

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE SAINT-MAURICE

N°: 410-06-000005-114

DATE : 28 février 2019

L'HONORABLE SUZANNE OUELLET, J.C.S.

COALITION CONTRE LE BRUIT, personne morale constituée en vertu de la partie III de la *Loi sur les compagnies*, ayant sa principale place d'affaires au 871, Grande Allée Ouest, bureau 100, Québec, province de Québec, G1S 2L1

Demanderesse
-et-

LILIANE GUAY, domiciliée et résidant au 5076, avenue du Tour du Lac, Shawinigan, province de Québec, G0X 1L0

Personne désignée
c.

[...]
-et-

3845443 CANADA INC., f.a.s.n. « AVIATION MAURICIE », personne morale constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, ayant une place d'affaire au 161, 270^e Rue, Shawinigan, province de Québec, G0X 1L0
-et-

BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION INC., personne morale constituée en vertu de la *Loi sur les compagnies*, partie 1A, ayant une place d'affaires au 1341, avenue Tour du Lac, C.P. 9, Lac-à-la-Tortue, province de Québec, G0X 1L0

Défenderesses
-et-

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC, personne morale de droit public ayant son principal établissement au 1, rue Notre-Dame Est, bureau 8.00, Montréal, province de Québec, H2Y 1B6

-et-

PROCUREURE GÉNÉRALE DU CANADA, personne morale de droit public ayant son principal établissement au Complexe Guy-Favreau, 200, boul. René-Lévesque Ouest, Tour Est, 9^e étage, Montréal, province de Québec, H2Z 1X4

Intervenantes

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
1. Le Lac-à-la-Tortue : caractéristiques	4
1.1. L'histoire	4
2. Les faits avérés.....	6
3. L'origine de l'action collective	7
3.1. Le processus de consultation publique.....	8
4. Le jugement d'autorisation.....	12
5. L'action collective.....	13
6. La question constitutionnelle	15
7. Le principe de la retenue judiciaire	17
8. La notion de vol commercial touristique.....	18
9. Le contexte des mesures d'atténuation et des restrictions	22
10. La force obligatoire des mesures d'atténuation et des restrictions	24
11. La faute extracontractuelle de Bel-Air.....	25
11.1. Les activités de Bel-Air	26
11.2. Bel-Air a-t-elle un comportement fautif eu égard aux « <i>considérations d'atténuation de bruit</i> »?.....	27

11.3.	Les contraventions reprochées à Bel-Air eu égard aux restrictions.....	29
11.4.	Les plaintes	37
11.5.	Les opérateurs à qui Bel-Air a permis d'effectuer des vols touristiques	38
11.6.	Conclusion.....	40
12.	Les troubles de voisinage	40
12.1.	Les principes	41
12.2.	Application.....	43
12.2.1.	Particularités	43
12.2.2.	L'admission de la Coalition	45
12.2.3.	L'arrêt <i>Lefebvre c. Granby Multi-Sports</i>	47
12.2.4.	L'arrêt <i>Homans c. Gestion Paroi inc.</i>	51
12.2.5.	Les témoins de la Coalition.....	51
12.2.6.	Les témoins de Bel-Air.....	58
12.2.7.	Les expertises.....	62
12.2.8.	Les exclusions	73
12.2.9.	Conclusion	76
13.	Aviation Mauricie	78
13.1.	Contexte	78
13.2.	Le fardeau de preuve de la Coalition.....	78
14.	Conclusion.....	82
15.	L'abus	82

JUGEMENT

1. LE LAC-À-LA-TORTUE : CARACTÉRISTIQUES

[1] Le Lac-à-la-Tortue est situé en Mauricie, sur le territoire de la Ville de Shawinigan (la Ville) qui en est propriétaire depuis 1967¹.

[2] Le 15 janvier 2008, dans le cadre d'un processus de consultation publique par Transports Canada, la Ville présente un mémoire dans lequel elle spécifie :

« [...] 950 résidences se dénombrent autour du Lac-à-la-Tortue, dont 745 sur tout le territoire de la Ville de Shawinigan et 205 sur le territoire de la municipalité de Hérouxville. On y retrouve aussi 2 terrains de camping. On dénombre également 1 600 résidences dans le secteur de Saint-Georges de Champlain qui est situé à proximité du Lac-à-la-Tortue. »²

[3] Le tour du lac couvre environ 10 kilomètres. Le lac est de forme irrégulière, d'une longueur de quatre kilomètres et d'une largeur de 1.8 kilomètre (dans sa partie la plus large). Dans sa partie sud-ouest, la largeur est de 0.5 kilomètre (550 mètres)³.

1.1. L'histoire

« En 1919, les incendies ravagent les forêts du Québec. Un regroupement de papetières de la Mauricie, sous l'initiative de la Laurentide Company de Grand-Mère, fait preuve de vision en songeant à utiliser l'avion pour la patrouille des forêts. À cette fin, le gouvernement canadien acquiert de la marine américaine deux hydravions à coque Curtiss HS-2L des surplus de guerre. Le premier des deux appareils se pose au Lac-à-la-Tortue le 8 juin 1919, piloté par Stuart Graham, qui devient le premier pilote de brousse au Canada.

[...]

La base du Lac-à-la-Tortue devient rapidement un centre grouillant d'activité et, dans les faits, est considérée comme le berceau de l'aviation commerciale et de l'aviation de brousse au Canada.

¹ Le 15 décembre 1967, la compagnie Canadian Pacific Airlines Ltd vend à la municipalité de St-Théophile du Lac-à-la-Tortue, qui fut fusionnée au début des années 2000 à la Ville; pièce P-39 au soutien de la demande en autorisation.

² Mémoire déposé par la Ville dans le cadre du processus de consultation publique et de détermination de l'intérêt public, pièce P-7, p. 2.

³ Témoignage d'Alfred St-Onge lors de la visite des lieux du 16 mai 2018; mémoire sur la gêne de bruit des survols touristiques Lac-à-la-Tortue présenté par Bel-Air à Transports Canada (14 janvier 2008), pièce P-29, p. 8.

Le 7 juin 2008, Parcs Canada officialisera la désignation de Lac-à-la-Tortue comme « *Établissement de l'industrie de l'aviation commerciale de brousse au Canada* ». [...]

Par la suite, plusieurs compagnies aériennes se sont succédé dans l'exploitation du site qui est devenu, avec l'ajout en 1968 d'un aérodrome doté de deux pistes, un important centre de maintenance et de réparation d'avions et d'hydravions opéré par Bel-Air Laurentien Aviation inc. [...]⁴

[...]

Très utilisé durant une bonne partie du siècle dernier pour les vols nolisés, la protection des feux de forêt, la cartographie et l'exploration minière, l'hydravion est maintenant moins en demande dans le sud de la province. En effet, les routes construites pour l'exploitation forestière qui s'étendent très loin vers le nord, l'utilisation accrue de l'hélicoptère et les nouvelles technologies ont grugé une bonne partie du marché de l'hydravion.

Les exploitants se tournent alors vers de nouveaux marchés dont celui du tourisme. [...] »⁵

[4] Si l'on se fie au répertoire de Transports Canada, les vols commerciaux touristiques à Lac-à-la-Tortue sont déjà présents en 1995⁶.

[5] Pour une certaine période, Aviation Mauricie inc., notamment, opère à partir du quai loué par Bel-Air Laurentien Aviation (Bel-Air).

[6] De 2009 à 2012, Aviation Mauricie opère à partir d'une hydrobase située de l'autre côté du lac à peu près en face de l'hydrobase de Bel-Air⁷.

[7] À partir de 2009, Bel-Air offre des vols commerciaux touristiques.

[8] Quoi qu'en plaide la Coalition, les vols touristiques présentent un attrait et apportent certaines retombées pour la région. Les témoignages de Valérie Lalbin de l'Office du tourisme de Shawinigan⁸, de Mario Lamontagne de la Chambre de commerce de Shawinigan⁹ et de Baptiste Prud'homme¹⁰ vont en ce sens.

⁴ Document d'information sur le processus de consultation publique et de détermination de l'intérêt public du 5 mars 2008 émanant de Transports Canada, pièce DB-46, onglet 10, p. 5-6; voir également Mémoire du Musée de l'Aviation de Brousse présenté à Transports Canada le 14 janvier 2008, pièce DB-46.23, p. 4.

⁵ Document d'information sur le processus de consultation émanant de Transports Canada, pièce DB-46, onglet 10, p. 6. Cet extrait est confirmé par le témoignage d'Alfred St-Onge.

⁶ Documents de Transports Canada / Justin Bourgault, pièce DB-46, onglet 10, p. 8.

⁷ Voir notamment la carte du Lac-à-la-Tortue annotée par Alfred St-Onge, pièce P-67.

⁸ Madame Lalbin considère que les vols touristiques d'hydravions se classent au troisième rang des attraits touristiques de la région, après le Parc national et la Cité de l'énergie. Pour elle, il s'agit d'un « produit d'appel ».

⁹ Comme les vols touristiques s'adressent à une clientèle de touristes hors Québec, monsieur Lamontagne considère que cela a pour effet d'amener de « l'argent neuf ».

¹⁰ Directeur du Village du bucheron à Grandes-Piles.

[9] Le 28 novembre 2007, le directeur général de Tourisme Mauricie écrit :

« [...] En tant qu'organisme touristique regroupant 443 membres corporatifs dans la région de la Mauricie, il nous apparaît illogique d'abolir un produit d'appel important tant prisé par les Européens de toute souche.

En tant que directeur de l'Association touristique régionale de la Mauricie, il me fait plaisir de vous souligner l'importance de cette activité touristique qui permet à la région de se démarquer et de demeurer sur les circuits étrangers comme activité distinctive. [...] »¹¹

[10] Dans une lettre d'appui à Bel-Air du 29 novembre 2007, la Chambre de commerce du Centre-de-la-Mauricie écrit :

« [...] CONSIDÉRANT QUE plusieurs forfaits touristiques européens vantent l'hydravion comme un attrait touristique majeur au Canada et en particulier dans la région de la Mauricie; [...] »¹²

[11] Les vols touristiques effectués par Bel-Air visent une clientèle référée par les agences de voyage, dans une proportion de 89% à 94%¹³.

2. LES FAITS AVÉRÉS

[12] En tant que plan d'eau, le Lac-à-la-Tortue est un aérodrome¹⁴.

[13] Le Lac-à-la-Tortue est d'ailleurs reconnu comme tel par bon nombre de personnes résidant dans le périmètre visé par l'action collective¹⁵.

[14] En 1968, un aérodrome terrestre s'est ajouté. Il comprend alors deux pistes d'atterrissage et un hangar de maintenance¹⁶.

[15] Bel-Air détient un certificat d'exploitation aérienne qui l'autorise à offrir un service aérien commercial, incluant des excursions aériennes (vols touristiques) à partir du Lac-à-la-Tortue¹⁷.

¹¹ Pièce DB-29.

¹² Voir également la lettre d'appui de la Chambre de commerce du Centre de la Mauricie à Bel-Air du 29 novembre 2007, pièce DB-30.

¹³ Pièce P-46, p. 6; Voir également en liasse, certaines réservations de groupes dans les restaurants de Shawinigan au cours de 2015, 2016, 2017; voir pièce DB-37; interrogatoire d'Alfred St-Onge du 25 janvier 2018, pièce P-47, p. 19-21.

¹⁴ La *Loi sur l'aéronautique (L.R.C. 1985, ch. A-2)* définit le terme aérodrome :

« Tout terrain, plan d'eau (gelé ou non) ou autre surface d'appui servant ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir, en tout ou en partie, aux mouvements et à la mise en œuvre des aéronefs, y compris les installations qui y sont situées ou leur sont rattachées. »

¹⁵ Témoignages de Madeleine Bourke-Rainville (depuis plus de 50 ans), Pierrette Bournival (depuis les années 50), Claude Gélinas (depuis 47 ans), Danielle Mongrain (depuis 58 ans), Jean Frigon (depuis qu'il a l'âge de 5 ans).

¹⁶ Document d'information, pièce DB-46, onglet 10, p. 6.

[16] Au cours de l'instruction, tous les témoins riverains ont admis que Bel-Air était légalement autorisée à exploiter les vols touristiques.

[17] Bel-Air effectue plusieurs autres types de vols qui ne sont pas visés par l'action collective :

- vols d'évacuation d'urgence;
- vols de transport (chasseurs, pêcheurs, travailleurs, voyageurs);
- vols de travail aérien (survol de propriétés ou de territoires de chasse);
- vols de maintenance;
- vols privés de formation;
- vols privés de loisirs;
- vols de fret.¹⁸

[18] Au fil des années, d'autres exploitants certifiés ont opéré au Lac-à-la-Tortue :

- Aviation Portneuf : 1989-1993
- Air Saint-Maurice : 1995-2001
- Aviation Mauricie : 2002-2008 (à partir des installations de Bel-Air)
- Aviation Mauricie : 2009-2012 (de l'autre côté du lac)
- Hydravion Aventure : 2007-2008
- Aviation Roger Forgues : 2015-2016 « *pour le compte de Bel-Air* »¹⁹
- Air Mont-Laurier (1985) inc. : 2013-2015 « *pour le compte de Bel-Air* »²⁰

3. L'ORIGINE DE L'ACTION COLLECTIVE

[19] La Coalition contre le bruit (la Coalition) est constituée par lettres patentes du 15 novembre 2007²¹. Ses objectifs sont :

« À des fins purement sociales et sans intention de gain pécuniaire pour ses membres :

- Lutter contre la pollution sonore sous toutes ses formes;
- Favoriser des environnements sonores sains;

¹⁷ Certificat d'exploitation aérienne, pièce DB-35.

¹⁸ Témoignages d'Alfred St-Onge du 25 avril 2018 et de Danielle Mongrain du 15 mai 2018. Témoignage des pilotes Jason Ouellet et Franck Enjalric. Document d'information, processus de consultation publique, pièce DB-46, onglet 10, p. 6-7.

¹⁹ Réponses à l'interrogatoire écrit de Rémi Thibodeau du 6 octobre 2017, pièce P-56.

²⁰ Réponses à l'interrogatoire écrit de Normand Ouellette du 2 octobre 2017, pièce P-54.

²¹ Pièce P-2, société constituée en vertu de la Partie III de la *Loi sur les compagnies*, RLRQ, c. C-38.

- Sensibiliser la population au problème de la pollution sonore. »²²

[20] En 2018, la Coalition compte 235 membres²³.

[21] À partir du moment où les vols commerciaux touristiques deviennent un créneau, des plaintes de riverains sont logées auprès de Transports Canada et de la Ville de Shawinigan.

[22] Les plaintes se poursuivent malgré l'intervention de Transports Canada agissant comme facilitateur au début des années 2000 en vue de l'implantation de mesures d'atténuation du bruit.

[23] Le 12 novembre 2007, la Ville adopte une résolution qui prévoit :

« Que le Conseil municipal de la Ville de Shawinigan appuie les revendications des citoyens du secteur Lac-à-la-Tortue et demande à Transports Canada d'interdire d'effectuer des vols touristiques ou toute partie de ceux-ci, dans la zone connue et désignée comme étant le Lac-à-la-Tortue; [...] »²⁴

[24] Le 31 juillet 2007, la Direction générale de la santé publique du Québec adresse une lettre à Transports Canada indiquant partager « *les préoccupations exprimées par les citoyens* » relativement à l'impact des niveaux sonores générés par les vols touristiques²⁵.

[25] Suite à l'intervention de la Ville, Transports Canada tient une consultation publique. La mission de Transports Canada est la suivante :

« Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. »²⁶

3.1. Le processus de consultation publique

[26] Dans une lettre du 23 janvier 2008, Transports Canada indique que six mémoires et 340 lettres ont été reçus²⁷. Les mémoires émanent des entreprises et organismes suivants :

- la Coalition contre le bruit²⁸;
- la Direction de santé publique de la Mauricie et du Centre-du-Québec²⁹;

²² Pièce P-2, p. 3.

²³ Témoignage de la personne désignée et présidente de la Coalition, Liliane Guay.

²⁴ Pièce P-24.

²⁵ Pièce P-23.

²⁶ Extrait du site web : « Notre vision et notre mission » de Transports Canada, pièce DB-46.1.

²⁷ Pièce P-25.

²⁸ Pièce P-26.

²⁹ Pièce P-28.

- Bel-Air Laurentien Aviation inc.³⁰;
- Aviation Mauricie³¹;
- le Musée de l'Aviation de brousse³²;
- la Ville de Shawinigan³³.

[27] Dans leur mémoire, la Coalition et la Ville revendiquent l'interdiction des vols commerciaux touristiques.

[28] Aviation Mauricie propose de maintenir les vols touristiques avec restriction à quatre appareils pour un seul transporteur commercial³⁴.

[29] Bel-Air est d'accord avec cette mesure et suggère certaines mesures d'atténuation de bruit tels :

- au décollage, utilisation du centre du lac, selon les vents (voir balises et bouées rouges);
- mettre les gaz progressivement;
- réduire la puissance immédiatement après l'envol;
- éviter de voler à basse altitude au-dessus des résidences.³⁵

[30] À titre de projet pilote, Bel-Air propose également la construction de murs végétalisés sur ses terrains³⁶.

[31] À cette époque, Aviation Mauricie et Bel-Air sont en litige³⁷. Chacun souhaite être le seul transporteur.

[32] Au terme de la consultation, Transports Canada dépose un rapport intitulé « *Document d'information et détermination de l'intérêt public* » daté du 5 mars 2008.

[33] Quatre options sont envisagées après avoir considéré les critères applicables à l'évaluation de l'intérêt public. Le droit à un environnement sain et au maintien d'une qualité de vie de même que la gravité de l'atteinte pour ceux qui doivent la subir sont au nombre des critères considérés comme « *essentiels* » et « *importants* »³⁸.

³⁰ Pièce P-29.

³¹ Pièce P-30.

³² Pièce DB-46.23.

³³ Pièce P-7.

³⁴ Mémoire d'Aviation Mauricie, pièce P-30.

³⁵ Mémoire de Bel-Air, pièce P-29, p. 14.

³⁶ *Id.*, p. 32.

³⁷ Deux jugements de la Cour supérieure des 17 mars 2006 et 3 décembre 2007, pièce P-15.

³⁸ Les critères essentiels sont :

1. Position des élus municipaux;

[34] Le processus de consultation conduit à deux mesures :

- la Ville de Shawinigan devient l'exploitant de l'hydrobase unique sur le Lac-à-la-Tortue³⁹, permettant ainsi d'exercer un contrôle sur les opérations aériennes et sur la gestion du climat sonore;
- des restrictions obligatoires sur les jours et les heures de vols.

[35] Le 16 juin 2009⁴⁰, les mesures d'atténuation et les restrictions deviennent effectives. Les voici :

« Considérations d'atténuation du bruit :

- a. Décollage lorsque les conditions de vent le permettent, du centre du lac en direction parallèle aux bouées rouges (voir croquis).
- b. Appliquer la puissance progressivement.
- c. Après le décollage, aussitôt que possible lorsque sécuritaire, réduire la puissance (aéronefs à hélices à pas variable).
- d. Éviter de survoler à basse altitude les résidences.

Conformément au RAC 602.105, les vols touristiques commerciaux sont autorisés durant les périodes suivantes SEULEMENT : de 0900 à 1200 et de 1400 à 1700 (heure locale). Durant les mois de juin, juillet et août, AUCUN vol touristique commercial ne sera autorisé les samedis, les dimanches, ainsi que les jours fériés. »⁴¹ [reproduit tel quel]

2. Position du/des regroupement(s) des citoyens;
3. Caractère essentiel du service et nature du service;
4. Droit légitime de générer des revenus (et de prendre de l'expansion);
5. Nombre de personnes directement affectées et concernées;
6. Création d'un précédent;
7. Droit à un environnement sain et au maintien d'une qualité de vie;
8. Impact sur le développement économique local et régional;
9. Nouvelle exploitation versus une exploitation établie. À ce titre, le rapport précise ce qui suit :
« L'exploitation de circuits touristiques à grande échelle est relativement nouvelle au Québec. Au Lac-à-la-Tortue, les activités ont débuté en 1995. Avant, il n'y avait jamais eu de plainte concernant les mouvements des aéronefs au lac. »

Les critères importants sont :

1. Nombre et historique des plaintes;
2. Gravité de l'atteinte pour ceux qui doivent la subir;
3. Mesures d'atténuation volontaires;
4. Historique et dossier de l'exploitation;
5. Impact de l'action ou de l'inaction pour le ministère;

Document d'information, pièce DB-46.10, p. 20-23.

³⁹ Résolution du conseil de la Ville du 15 juin 2009, no R 316-15-06-09, pièce P-33; communiqué de presse de la Ville du 15 juin 2009, pièce P-34; communiqué de presse de Transports Canada du 15 juin 2009, pièce P-35.

⁴⁰ Courriel du 15 juin 2009 de Robert Thériault, inspecteur Normes et procédures des aéroports à Transports Canada.

⁴¹ Supplément de vol-Canada, répertoire aéroports/installations, pièce P-36.

[36] La Coalition considère ces mesures insuffisantes « *pour réduire de manière significative les dommages et inconvénients causés* »⁴². Selon elle, Bel-Air et Aviation Mauricie ne les respectent pas⁴³ et la Ville de Shawinigan est fautive, notamment en ce qu'elle a omis :

- de prendre les mesures nécessaires à la mise en œuvre de sa décision de requérir l'interdiction des vols commerciaux touristiques;
- d'appliquer ses règlements sur le bruit et sur le zonage quant à Aviation Mauricie⁴⁴;
- de devenir l'exploitant de l'hydrobase.

[37] La Coalition et la personne désignée, madame Liliane Guay, déposent une demande pour être autorisées à intenter une action collective contre Bel-Air, Aviation Mauricie et la Ville. Un avis est signifié au Procureur général du Québec et du Canada.

[38] La demande d'autorisation est signifiée le 21 juin 2011.

[39] Le 6 mars 2012, la Ville adopte une résolution dont voici les principaux « CONSIDÉRANT » :

« CONSIDÉRANT QUE le Conseil a procédé à une analyse exhaustive des tenants et aboutissants de l'ensemble des éléments du dossier des hydravions touristiques au Lac-à-la-tortue;

CONSIDÉRANT QUE le 15 octobre 2010, la Cour suprême du Canada a rendu jugement dans les dossiers Procureur général du Québec c. Lacombe (2010 C.S.C. 38) et Procureur général du Québec c. Canadian Owners and Pilots Association (2010 C.S.C. 39) confirmant que l'emplacement des aérodromes est de juridiction exclusive du gouvernement fédéral;

CONSIDÉRANT QUE le maire a, depuis ce jugement, vainement sollicité à maintes reprises le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour discuter de ce volet du dossier;

CONSIDÉRANT QUE le ministre a toujours décliné les invitations;

CONSIDÉRANT QUE la Ville ne juge plus opportun de devenir exploitant d'un hydroaéropport compte tenu du pouvoir limité de cette structure afin de solutionner la problématique du bruit généré par les hydravions touristiques;

CONSIDÉRANT qu'il y a aussi lieu de modifier la composition du comité consultatif sur le bruit afin qu'il soit considéré comme représentatif par Transports Canada; [...] »⁴⁵

⁴² Demande en autorisation, par. 105.

⁴³ *Id.*, par. 104.

⁴⁴ Demande en autorisation, par. 149-150.

⁴⁵ Résolution de la Ville du 6 mars 2012, No R 123-06-03-12, pièce P-38.

[40] Conséquemment, la première mesure issue du processus de consultation publique ne s'est jamais concrétisée. La Ville n'est jamais devenue l'exploitant de l'hydrobase.

4. LE JUGEMENT D'AUTORISATION

[41] Le 28 août 2012, l'honorable Étienne Parent, j.c.s. autorise l'action collective. Il précise la nature du recours, le statut de représentant de la Coalition, désigne Liliane Guay pour agir à titre de personne désignée, établit les paramètres du groupe et identifie les questions de fait et de droit à être traitées collectivement :

« [225] **AUTORISE** l'exercice du recours collectif ci-après :

« Une action en injonction et en dommages-intérêts compensatoire. »

[226] **ATTRIBUE** à la requérante Coalition contre le bruit le statut de représentant et désigne Liliane Guay pour agir à titre de personne désignée aux fins d'exercer le recours collectif pour le compte du groupe suivant :

Toutes les personnes physiques résidant ou ayant résidé, à temps plein ou partiel, à deux cents mètres ou moins de la ligne des hautes-eaux du Lac-à-la-Tortue en Mauricie et ce, après le 21 juin 2008.

[227] **IDENTIFIE** comme suit les principales questions de fait et de droit qui seront traitées collectivement, dans le cadre du recours contre les intimées 3845443 Canada inc. faisant affaires sous le nom d'Aviation Maurice et Bel-Air Laurentien Aviation inc. :

- a) BALA et AM ont-elles commis une faute extracontractuelle dans l'exploitation de vols d'hydravions touristiques et d'entraînement ou en permettant de tels vols?
- b) BALA et AM ont-elles causé des troubles de voisinage par l'exploitation de vols d'hydravions touristiques et d'entraînement ou en permettant de tels vols?
- c) En cas de réponse positive à l'une des questions a) ou b), y a-t-il lieu d'ordonner la cessation de ces vols, et à quelles conditions, le cas échéant?
- d) En cas de réponse positive à l'une des questions a) ou b), des dommages ont-ils été causés par BALA et AM aux membres du groupe et, le cas échéant, quels sont ces dommages?

[228] **IDENTIFIE** comme suit les principales questions de fait et de droit qui seront traitées collectivement, dans le cadre du recours contre Ville de Shawinigan :

- a) La Ville a-t-elle commis une faute en omettant de prendre en charge, à titre d'exploitant, l'hydrobase du Lac-à-la-Tortue?
- b) La Ville a-t-elle commis une faute en omettant de prendre des mesures contre les intimées BALA et AM visant à faire cesser les vols d'hydravions touristiques et d'entraînement exploités ou autorisés par celles-ci?

c) En cas de réponse positive à l'une des questions a) ou b), des dommages ont-ils été causés par la Ville aux membres du groupe par l'une ou l'autre de ces omissions et, le cas échéant, quels sont ces dommages?

[229] **IDENTIFIE** comme suit la principale question de fait et de droit qui sera traitée collectivement concernant les recours contre toutes les intimées.

En cas de responsabilité de plus d'une intimée, cette responsabilité est-elle solidaire envers les membres du groupe? »

[42] Selon le principe de la retenue judiciaire⁴⁶ et en raison de l'insuffisance de la preuve utile à l'analyse⁴⁷, le juge Parent, j.c.s., ne dispose pas de l'argument constitutionnel soulevé par Bel-Air.

5. L'ACTION COLLECTIVE

[43] L'action collective est signifiée le 25 février 2013⁴⁸.

[44] Les principales conclusions recherchées sont :

« **ORDONNER** aux défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. de cesser les vols d'hydravions touristiques et d'entraînement sur et à partir du Lac-à-la-Tortue, jusqu'à la mise en place de mesures permettant de réduire les inconvénients subis à un niveau raisonnable;

CONDAMNER solidairement les défenderesses à verser à la personne désignée une somme de 5 000,00 \$ pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. ont effectué ou permis que soient effectués des vols d'hydravions touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008 inclusivement;

CONDAMNER solidairement les défenderesses à verser à chacun des membres du groupe un montant annuel de 5 000,00 \$ pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. ont effectué ou permis que soient effectués des vols d'hydravions touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008 inclusivement;

LE TOUT avec l'intérêt et l'indemnité additionnelle sur la totalité des montants susdits; [...] »

[45] Le 22 septembre 2014, l'action collective est modifiée et précisée. Les conclusions recherchées demeurent les mêmes.

[46] Le 29 juillet 2016, le Tribunal approuve une transaction intervenue entre la Coalition et la Ville.

[47] Ce faisant, la Ville n'est plus partie au litige et les questions de fait et de droit identifiées par le jugement d'autorisation la concernant deviennent sans objet.

⁴⁶ Jugement d'autorisation, par. 112, pièce P-1.

⁴⁷ *Id.*, par. 100, 101, 107.

⁴⁸ Plunitif civil, pièce P-68, séquence 87.

[48] Le 5 avril 2018, le Tribunal autorise une autre modification de la demande.

[49] La Coalition abandonne la conclusion injonctive visant l'interdiction des vols commerciaux touristiques « *jusqu'à la mise en place de mesures permettant de réduire les inconvénients subis à un niveau raisonnable* ». La conclusion modifiée vise dorénavant la réduction des vols touristiques « *à un niveau raisonnable* ».

[50] De plus, il n'est plus question des vols d'entraînement.

[51] Ce faisant la question suivante identifiée par le jugement d'autorisation devient sans objet :

« c) En cas de réponse positive à l'une des questions a) [responsabilité extracontractuelle] ou b) [troubles de voisinage], y a-t-il lieu d'ordonner la cessation de ces vols [touristiques et d'entraînement], et à quelles conditions, le cas échéant? »

[52] La conclusion injonctive modifiée ne vise maintenant que Bel-Air puisqu'Aviation Mauricie n'opère plus à Lac-à-la-Tortue depuis la fin de la saison 2012.

[53] Enfin, les dommages réclamés sont désormais limités aux troubles et inconvénients. La Coalition demande une réserve des droits quant aux réclamations individuelles des membres pour le préjudice corporel et la baisse de valeur de leur propriété.

[54] Les conclusions modifiées sont libellées comme suit :

« **ORDONNER** à la défenderesse Bel-Air Laurentien Aviation Inc. de réduire ses activités commerciales de vols touristiques d'hydravions (...) sur et à partir du Lac-à-la-Tortue (...) à un niveau raisonnable;

CONDAMNER solidairement les défenderesses à verser à la personne désignée une somme de 5 000,00 \$ à titre de dommages pour les troubles et inconvénients subis pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. ont effectué ou permis que soient effectués des vols d'hydravions touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008 inclusivement;

CONDAMNER solidairement les défenderesses à verser à chacun des membres du groupe un montant annuel de 5 000,00 \$ à titre de dommages pour les troubles et inconvénients subis pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. ont effectués [sic] ou permis que soient effectués des vols d'hydravions touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008 inclusivement;

[...]

RÉSERVER les droits des membres du groupe quant à leurs réclamations individuelles pour le préjudice corporel et/ou pour la baisse de valeur de leur propriété; »

[55] En cours d'instruction, la demande est modifiée à nouveau le 25 avril 2018. Les réclamations pour troubles et inconvénients sont diminuées de 5 000 \$ à 1 000 \$ par saison d'opération depuis l'été 2008 (21 juin). Enfin, la Coalition ajoute une demande d'indemnité selon l'article 593 C.p.c. :

« **CONDAMNER** solidairement les défenderesses à verser à la personne désignée une somme de 1 000,00 \$ à titre de dommages pour les troubles et inconvénients subis pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. ont effectué ou permis que soient effectués des vols d'hydravions touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008 inclusivement;

CONDAMNER solidairement les défenderesses à verser à chacun des membres du groupe un montant annuel de 1 000,00 \$ à titre de dommages pour les troubles et inconvénients subis pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. ont effectués [sic] ou permis que soient effectués des vols d'hydravions touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008 inclusivement;

[...]

ACCORDER une indemnité à la représentante selon l'article 593 C.p.c. »

6. LA QUESTION CONSTITUTIONNELLE

[56] Bel-Air soulève un argument constitutionnel qui se résume ainsi :

1. le domaine de l'aéronautique est de compétence exclusive fédérale⁴⁹ et les vols d'hydravions sont notamment régis par les législations suivantes :
 - *Loi sur l'aéronautique*⁵⁰;
 - *Règlement de l'aviation canadien*⁵¹;
2. l'emplacement d'un aéroport est au cœur de la compétence fédérale en matière d'aéronautique⁵²;
3. les vols touristiques relèvent de la compétence exclusive du législateur fédéral en matière d'aéronautique, compétence définie en fonction de l'action physique de voler⁵³;
4. le bruit provenant des aéronefs fait partie de leur utilisation relevant ainsi de la compétence fédérale⁵⁴;

⁴⁹ Défense remodifiée de Bel-Air du 23 mars 2018, par. 246.

⁵⁰ L.R.C. 1985, c. A-2.

⁵¹ DORS / 96-433.

⁵² *Id.*, par. 121.

⁵³ *Id.*, par. 124.

⁵⁴ Défense remodifiée de Bel-Air du 23 mars 2018, par. 246.

5. c'est Transports Canada, un organisme fédéral, qui autorise et encadre l'activité des vols commerciaux touristiques⁵⁵;
6. en vertu de la théorie de l'exclusivité des compétences, les dispositions législatives invoquées par la Coalition ne peuvent être invoquées contre Bel-Air⁵⁶;
7. la Cour supérieure ne peut intervenir pour imposer de nouvelles normes parce qu'il y aurait atteinte à l'autorité législative fédérale compétente qui a adopté des mesures particulières d'atténuation du bruit suite à un processus de consultation publique⁵⁷.

[57] Concrètement, Bel-Air plaide que « *toute loi que le tribunal appliquerait pour faire droit à la Coalition constituerait [...] une sévère entrave à l'activité aéronautique de Bel-Air, laquelle est autorisée par les autorités fédérales (exclusivement) compétentes* »⁵⁸.

[58] La Procureure générale du Canada plaide que les activités aériennes au Lac-à-la-Tortue s'inscrivent dans un cadre national. Elles ne peuvent être traitées isolément⁵⁹. De plus, le pouvoir d'imposer un cadre réglementaire en matière aéronautique et en navigation aérienne relève de la compétence exclusive du parlement. Cette compétence exclusive est indivisible⁶⁰.

[59] Quant à la conclusion injonctive, la Procureure générale du Canada plaide qu'elle équivaut à demander à la Cour supérieure de se prononcer en lieu et place du législateur fédéral, contrevenant ainsi au principe de la séparation des pouvoirs et de la compétence d'attribution⁶¹.

[60] La Procureure générale du Québec plaide que le régime provincial de responsabilité civile est applicable à une entreprise dans l'exercice d'une activité relevant d'une compétence fédérale⁶². Selon la Procureure générale du Québec, il n'y a pas de « *conflit entre, d'un côté, les règles québécoises sur la responsabilité civile et, de l'autre, la législation fédérale applicable à ses activités aéronautiques* »⁶³.

⁵⁵ *Id.*, par. 255.

⁵⁶ *Id.*, par. 251-252; articles 1 et 6 de la *Charte québécoise des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12, articles 7, 1457 et 976 C.c.Q., la *Loi sur la Qualité de l'environnement*, RLRQ, c. Q-2.

⁵⁷ Défense remodifiée de Bel-Air du 23 mars 2018, par. 264-265.

⁵⁸ Plan d'argumentation de Bel-Air, par. 447.

⁵⁹ Plan d'argumentation de la Procureure générale du Canada, par. 17.

⁶⁰ *Id.*, par. 24, 26.

⁶¹ *Morin c. 9247-9104 Québec inc.*, 2013 QCCA 1968, par. 48 et ss.; *Les Pollués de Montréal-Trudeau c. Aéroports de Montréal et al.*, 2018 QCCS 1401, par. 96.

⁶² *Ryan c. Victoria (Ville de)*, [1999] 1 R.C.S. 201, par. 34 et 37; *Orr c. Aéroports de Montréal*, 2016 QCCS 5032, par. 30.

⁶³ Argumentation écrite de la Procureure générale du Québec, par. 107.

[61] Quant à la conclusion injonctive, la Procureure générale du Québec soumet :

« 106. Cependant, le tribunal ne peut pas utiliser les pouvoirs qui lui sont conférés par une loi provinciale pour émettre une ordonnance qui entraverait le cœur de la compétence fédérale en matière d'aéronautique. »⁶⁴

7. LE PRINCIPE DE LA RETENUE JUDICIAIRE

[62] Les tribunaux doivent s'abstenir de se prononcer sur les questions constitutionnelles lorsque le litige peut être réglé autrement. En d'autres mots, la question constitutionnelle sera analysée uniquement « *si cela s'avère nécessaire pour trancher le litige* »⁶⁵.

[63] Les tribunaux doivent « *veiller soigneusement à ce qu'un contexte factuel existe avant d'examiner une loi en regard de la Charte* »⁶⁶ ou de toute autre question constitutionnelle.

[64] En l'espèce, la retenue judiciaire prend la forme suivante.

[65] À la lumière de la preuve, si le Tribunal conclut à l'absence de contravention aux dispositions législatives du Québec invoquées par la Coalition, le sort du litige est réglé et l'analyse de la question constitutionnelle devient académique et théorique⁶⁷.

[66] Si le Tribunal arrive à la conclusion contraire et conclut à la responsabilité de Bel-Air et/ou d'Aviation Mauricie, cette analyse sera requise mais uniquement « *dans la mesure nécessaire pour solutionner le conflit ou pour répondre à la [aux] question[s]* »⁶⁸.

[67] Selon les questions identifiées par le jugement d'autorisation⁶⁹, la tâche du Tribunal est d'abord d'évaluer le comportement de Bel-Air et d'Aviation Mauricie à la lumière de la preuve et des principes applicables en matière de responsabilité civile extracontractuelle (responsabilité pour faute – art. 1457 C.c.Q.) et de troubles de voisinage (responsabilité sans faute – art. 976 C.c.Q.)⁷⁰.

[68] Bref, l'analyse de la preuve eu égard aux fautes reprochées et à la responsabilité sans faute découlant des troubles de voisinage allégués constituent « *un passage obligé* » préalable à l'étude de la question constitutionnelle relative à l'applicabilité des

⁶⁴ *Id.*

⁶⁵ *Procureur général de l'Ontario et Viking Houses c. Municipalité régionale de Peel*, [1979] 2 R.C.S. 1134, 1138; *Bell Express Vu c. Rex*, [2002] 2 R.C.S. 559, par. 559.

⁶⁶ *Danson c. Ontario (Procureur général)*, [1990] 2 R.C.S. 1086, 1099.

⁶⁷ Jugement d'autorisation du 28 août 2012, pièce P-1, par. 113-115.

⁶⁸ Henri BRUN, Gérald TREMBLAY, Eugénie BROUILLET, *Droit constitutionnel*, 6^e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2014, p. 190 IV. 29.

⁶⁹ Jugement d'autorisation, par. 227.

⁷⁰ S'ajoutent l'application de la *Charte des droits et libertés de la personne* et de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

dispositions des lois québécoises invoquées et au pouvoir de la Cour supérieure d'émettre une injonction visant à « réduire » les vols commerciaux touristiques d'hydravions « à un niveau raisonnable ».

8. LA NOTION DE VOL COMMERCIAL TOURISTIQUE

[69] La Coalition et Bel-Air ne s'entendent pas sur la définition et la portée de la notion de « *vol commercial touristique* ».

[70] Dans le cadre de l'analyse de la responsabilité, il importe de définir cette notion puisque les vols commerciaux touristiques sont au cœur du litige.

[71] Le vol commercial touristique se distingue des autres types de vols effectués par Bel-Air⁷¹ :

- *vol de taxi aérien* : les passagers sont transportés d'un point A au point B ou du point B au point A;
- *vol de transfert aérien* : vise, entre autres, les touristes séjournant dans les auberges. L'hydravion décolle du point A sans passager. Des passagers y montent au point B pour être conduits au point C. L'hydravion revient au point A sans passager;
- *vol de service à la clientèle* : l'hydravion décolle du point A pour aller chercher un client à un point B. Il le ramène au point A afin qu'il prenne possession de son appareil entreposé chez Bel-Air;
- *vol de test mécanique* : il s'agit de vols effectués après une intervention mécanique;
- *vol de test météo* : il s'agit d'un vol de vérification des conditions météorologiques préalable aux vols touristiques;
- *vol de formation* pour les nouveaux pilotes et même pour les anciens;
- *vol familial* (Famille St-Onge) et *vol bonus* aux pilotes et les membres de leur famille;
- *vol exploratoire* : territoire de chasse, terrains, etc.

[72] Le vol commercial touristique vise une clientèle de touristes qui arrivent en autobus nolisé. Bel-Air promeut ainsi l'activité auprès d'agences qui vendent des circuits touristiques principalement aux Européens.

[73] Danielle Mongrain est responsable de la planification et des réservations des vols touristiques chez Bel-Air.

⁷¹ Témoignage de Danielle Mongrain.

[74] Alfred St-Onge et Danielle Mongrain décrivent le vol commercial touristique comme suit :

- Vol du point A au point A – quai à quai – d’une durée approximative de 20 minutes.

[75] Les pilotes Jason Ouellet et Franck Enjalric conçoivent la notion de la même manière.

[76] La Coalition préconise une définition plus large :

« [433] Il nous semble donc indiqué de qualifier également de vols touristiques, les vols qui sont effectués d’un point A à un point B pour le transport de touristes à des fins d’observation. »⁷²

[77] La définition juridique à retenir est celle avancée par Bel-Air qui est aussi celle avancée par Transports Canada⁷³.

[78] Faisons la démonstration.

[79] L’article 101.01 du *Règlement de l’aviation canadien* prévoit certaines définitions dont celle d’« *excursion aérienne* ».

[80] La version anglaise de la définition d’« *excursion aérienne* » utilise l’expression « *sightseeing* », traduit de l’anglais par le mot « *tourisme* »⁷⁴. Or, l’excursion aérienne implique un vol du « *point A au point A* » :

<p><i>sightseeing operation</i> means aerial work in the course of which passengers are disembarked at the point of departure; (<i>excursion aérienne</i>)</p>	<p><i>excursion aérienne</i> <u>Travail aérien</u> au cours duquel le débarquement des passagers est effectué au point de départ. (<i>sightseeing operation</i>) [soulignement ajouté]</p>
---	---

[81] La notion de « *travail aérien* » correspond à la définition suivante, qui exclut le « *service de transport aérien* », lequel concerne notamment le transport de personnes entre deux points, c’est-à-dire du « *point A au point B* » :

<p><i>aerial work</i> means a commercial air service other than an air transport service or a flight training service; (<i>travail aérien</i>)</p>	<p><i>travail aérien</i> Service aérien commercial, autre qu’un service de transport aérien ou un service d’entraînement en vol. (<i>aerial work</i>)</p>
---	--

⁷² Plan d’argumentation de la Coalition.

⁷³ Témoignages d’Audrée Lamontagne et Justin Bourgault.

⁷⁴ *Le Robert & Collins*, 9^e éd., Paris, Éd. Le Robert, 2016, p. 1339.

[82] La notion de « *service de transport aérien* » est donc distincte de celle de « *travail aérien* ». La notion de « *service de transport aérien* » exclut « *l'excursion aérienne* » parce qu'elle correspond à un transport « *entre deux points* » :

air transport service means a commercial air service that is operated for the purpose of transporting persons, personal belongings, baggage, goods or cargo in an aircraft between two points; (*service de transport aérien*)

service de transport aérien Service aérien commercial qui est exploité pour transporter des personnes ou des biens – effets personnels, bagages, fret – à bord d'un aéronef entre deux points. (*air transport service*) [soulignement ajouté]

[83] Par ailleurs, l'article 703.01 de la sous-partie 3 du *Règlement de l'aviation canadien* intitulée « *Exploitation d'un taxi aérien* » utilise la notion de « *travail aérien comportant des excursions aériennes* » toujours traduite du français par « *sightseeing operations* » :

703.01 This Subpart applies in respect of the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations, of any of the following aircraft: [...]

703.01 La présente sous-partie s'applique à l'utilisation par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, des aéronefs suivants [...]

[84] Dans un document officiel émanant de Transports Canada intitulé « *Établissement d'un service aérien commercial* », l'expression « *excursion aérienne* » est interprétée comme suit :

« Utilisation d'un aéronef qui décolle et atterrit au même aéroport ou au même aéroport, pour le seul agrément des passagers. »⁷⁵

[85] Le *Supplément de vol-Canada* portant sur les mesures d'atténuation de bruit spécifiques à Lac-à-la-Tortue utilise l'expression « *vols touristiques* », traduite du français, par l'expression anglaise « *commercial sightseeing flights* » :

<p>Considérations d'atténuation du bruit :</p> <p>a. Décollage lorsque les conditions de vent le permettent, du centre du lac en direction parallèle aux bouées rouges (voir croquis).</p> <p>b. Appliquer la puissance progressivement.</p> <p>c. Après le décollage, aussitôt que possible lorsque sécuritaire, réduire la puissance (aéronefs à hélices à pas variable).</p> <p>d. Éviter de survoler à basse altitude les résidences.</p> <p>Conformément au RAC 602.105, les vols touristiques commerciaux sont autorisés durant les périodes suivantes SEULEMENT : de 0900 à 1200 et de 1400 à 1700 (heure locale). Durant les mois de juin, juillet et août, AUCUN vol touristique commercial ne sera</p>	<p>Considerations for noise abatement :</p> <p>a. Take-off when wind conditions permit, from the centre of the lake in a direction parallel to the red buoys (see sketch).</p> <p>b. Apply power progressively.</p> <p>c. After take-off, as soon as possible when safe, reduce power (for constant speed propeller aircraft).</p> <p>d. Avoid low flying over residences.</p> <p>Pursuant to CAR 602.105, commercial sightseeing flights are authorized during the following period ONLY: from 0900 to 1200 and from 1400 to 1700 (local time). During June, July and August, NO commercial sightseeing flights will be authorized on Saturdays, Sundays and statutory holidays. (accentuations</p>
--	---

⁷⁵ Annexe 5, Plan de plaidoirie de la défenderesse Bel-Air.

autorisé les samedis, les dimanches, ainsi que les jours fériés. (accentuations ajoutées)	ajoutées)
--	-------------------

[86] En raison du contexte et de la similitude des termes employés [*sightseeing*], la réglementation applicable assimile donc le vol touristique à « l'*excursion aérienne* » telle que définie à l'article 101.01 du *Règlement de l'aviation canadien* :

sightseeing operation means aerial work in the course of which passengers are disembarked at the point of departure; (*excursion aérienne*)

excursion aérienne Travail aérien au cours duquel le débarquement des passagers est effectué au point de départ. (*sightseeing operation*)

[87] La Coalition s'inspire de l'article 105.1 du *Règlement de l'aviation canadien* pour définir largement la notion de vols commerciaux touristiques⁷⁶.

SOUS-PARTIE 5 – VOLS TOURISTIQUES

105.01 (1) Dans le présent article, « vol touristique » s'entend d'un vol effectué dans le cadre d'une excursion aérienne ou tout autre vol commercial effectué au moyen d'un aéronef aux fins d'observation touristique depuis les airs.

(2) Il est interdit d'effectuer des vols touristiques, ou toute partie de ceux-ci, dans la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, sauf si ces vols débutent à cet aéroport. [soulignements ajoutés]

[88] L'analogie ne peut juridiquement être soutenue. Voici pourquoi.

[89] Cette définition est strictement limitée à l'article 105.01 [*« Dans le présent article »*].

[90] Certains extraits de La Gazette du Canada du 18 octobre 1997 en démontrent la portée restrictive :

« Le règlement proposé deviendra une nouvelle sous-partie de la Section I du Règlement de l'aviation canadien (RAC), intitulée « Sous-partie 5 – vols touristiques »⁷⁷

Le règlement proposé modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie I) interdira, à compter du 1^{er} janvier 1998, les vols touristiques commerciaux dans la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec), y compris ceux en provenance de l'aéroport du lac Saint-Augustin.

[...]

Également, bien que l'actuel Règlement de l'aviation canadien (RAC) traite « d'excursions aériennes » (travail aérien au cours duquel le débarquement des passagers est effectué au point de départ), le règlement proposé portera sur les

⁷⁶ Plan d'argumentation de la Coalition, p. 88, par. 422.

⁷⁷ *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien*, (1997) 131 Gaz. Can. I, 18 octobre 1997, p. 3385, 3389.

« vols touristiques » tels qu'ils sont définis dans la modification »⁷⁸.
[soulignements ajoutés]

[91] Ce *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien* ne comporte que deux articles : celui modifiant l'article 105.01 (art. 1) et celui traitant de l'entrée en vigueur (art. 2).

[92] Le préambule de l'article 1 se lit ainsi :

MODIFICATION

1. La partie I du Règlement de l'aviation canadien est modifiée par adjonction, avant la partie II, de ce qui suit :

[...]

[93] Par définition, l'adjonction est l'action d'ajouter une chose à une autre et non de la supprimer ou de l'annihiler.

[94] La sous-partie 5 du *Règlement de l'aviation canadien* est un ajout visant à réglementer une situation précise et localisée à la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec. Elle possède ainsi une portée limitée qui ne permet pas d'appliquer cette définition à des situations autres que celle qui y est expressément prévue.

[95] Dans le contexte, la notion de vols touristiques doit continuer de s'entendre d'un « travail aérien au cours duquel le débarquement des passagers est effectué au point de départ » [excursion aérienne – sightseeing operation].

[96] En pratique, le vol commercial touristique a ceci de caractéristique : il s'agit d'un vol répétitif, de courte durée de la nature d'une excursion, du point A au point A : c'est un aller-retour.

[97] C'est à la lumière de cette définition que doivent être analysées les comportements reprochés (la faute extracontractuelle et le comportement abusif) et les troubles de voisinage allégués découlant de cette exploitation.

9. LE CONTEXTE DES MESURES D'ATTÉNUATION ET DES RESTRICTIONS

[98] Des mesures et des restrictions visant à atténuer le bruit ont été mises en place par Transports Canada, après un processus de consultation publique dans le cadre duquel la Coalition contre le bruit a fait valoir sa position.

[99] Justin Bourgault⁷⁹ fut désigné pour mener cette consultation publique. Transports Canada produit un rapport intitulé : « *Lac-à-la-Tortue, Processus de consultation*

⁷⁸ *Id.*, p. 3385.

⁷⁹ Alors gestionnaire régional, aérodromes et navigation aérienne pour Transports Canada.

publique et de détermination de l'intérêt public, document d'information, 5 mars 2008 »⁸⁰.

[100] Le 19 juillet 2008, la Coalition présente une dissidence⁸¹.

[101] Ensuite, le dossier est porté à l'examen de deux comités :

- le Comité sur le bruit et les émissions des aéronefs⁸²;
- le Comité de réglementation de l'aviation civile⁸³.

[102] Au printemps 2009, le ministre des Transports se prévaut des dispositions de l'article 602.105 du *Règlement de l'aviation canadien* :

Critères acoustiques d'utilisation

602.105 Il est interdit d'utiliser un aéronef à un aéroport ou dans son voisinage à moins de se conformer aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de contrôle de bruit applicables, précisées par le ministre dans le *Canada Air Pilot* ou le Supplément de vol-Canada, notamment en ce qui concerne :

- a) les pistes préférentielles;
- b) les routes à bruit minimum;
- c) les heures au cours desquelles l'utilisation des aéronefs est restreinte ou interdite;
- d) les procédures d'arrivée;
- e) les procédures de départ;
- f) la durée des vols;
- g) les interdictions ou restrictions visant les vols d'entraînement;
- h) les approches VFR ou à vue;
- i) les procédures d'approche simulée;

⁸⁰ Pièce DB-46, onglet 10.

⁸¹ Dissidence de la Coalition du 19 juillet 2008, signée par Claude Gélinas, alors président de la Coalition contre le bruit, pièce PGC-6.

⁸² Groupe d'experts établi par Transports Canada. Les champs d'expertise sont : la navigation aérienne, le bruit des aéronefs, les politiques et normes, la santé (Santé Canada), l'environnement (Environnement Canada). Il regroupe des représentants des associations de l'industrie aérienne et de la fédération des municipalités. En l'espèce, une représentante de la Ville de Shawinigan a été désignée; pièce DB-46 onglet 7, p. 6; témoignage de Justin Bourgault.

⁸³ Ce comité est composé de cadres supérieurs de sécurité et sûreté de Transports Canada et des avocats des services juridiques de Justice Canada; témoignage de Justin Bourgault; pièce DB-46, onglet 13.

j) l'altitude minimale à laquelle les aéronefs peuvent être utilisés dans le voisinage de l'aérodrome. [soulignements ajoutés]

[103] Le pouvoir habilitant du ministre est prévu à l'article 4.9 de la *Loi sur l'aéronautique*⁸⁴.

[104] Le *Règlement de l'aviation canadien* définit le « *Supplément de vol-Canada* » comme suit :

Canada Flight Supplement means an aeronautical information publication published under the authority of the Minister of Transport and the Minister of National Defence that is intended to be used to supplement enroute charts and the *Canada Air Pilot*; (*Supplément de vol-Canada*)

Supplément de vol-Canada Publication d'information aéronautique publiée sous l'autorité du ministre des Transports et du ministère de la Défense nationale destinée à compléter les cartes en route et le *Canada Air Pilot*. (*Canada Flight Supplement*)

[105] Les mesures d'atténuation du bruit entrent en vigueur le 16 juin 2009⁸⁵.

[106] Les restrictions quant aux périodes et aux heures de vols ne visent que les vols touristiques commerciaux et non les autres vols commerciaux ou privés⁸⁶.

[107] Ainsi, à l'exception des vols commerciaux touristiques, ces vols ne sont assujettis à aucune restriction. L'action collective ne vise pas ces types de vols.

[108] Enfin, les restrictions prévues au *Supplément de vol-Canada* ne prévoient pas un nombre de vols limite par jour.

10. LA FORCE OBLIGATOIRE DES MESURES D'ATTÉNUATION ET DES RESTRICTIONS

[109] Le *Supplément de vol-Canada* contient deux types de mesures relatives au bruit des hydravions qui effectuent des vols touristiques à Lac-à-la-Tortue :

1. des « *considérations d'atténuation du bruit* »;
2. des restrictions quant aux périodes et aux heures autorisées pour les vols touristiques commerciaux adoptées « *conformément au RAC 602.105* » (*Règlement de l'aviation canadien*, art. 602.105).

[110] Reprenons le texte contenu au *Supplément de vol-Canada* :

<u>Considérations d'atténuation du bruit :</u>	<u>Considerations for noise abatement :</u>
a. Décollage lorsque les conditions de vent le permettent, du centre du lac en direction parallèle aux	a. Take-off when wind conditions permit, from the centre of the lake in a direction parallel to the red buoys (see

⁸⁴ *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. (1985), c. A-2.

⁸⁵ DB-46, ongles 16.

⁸⁶ Témoignage de Justin Bourgault; courriel pièce P-71.1; échange courriels, pièce DB-31.

<p>bouées rouges (voir croquis).</p> <p>b. Appliquer la puissance progressivement.</p> <p>c. Après le décollage, aussitôt que possible lorsque sécuritaire, réduire la puissance (aéronefs à hélices à pas variable).</p> <p>d. Éviter de survoler à basse altitude les résidences.</p> <p><u>Conformément au RAC 602.105</u>, les vols touristiques commerciaux sont autorisés durant les périodes suivantes SEULEMENT : de 0900 à 1200 et de 1400 à 1700 (heure locale). Durant les mois de juin, juillet et août, AUCUN vol touristique commercial ne sera autorisé les samedis, les dimanches, ainsi que les jours fériés. (soulignements ajoutés)</p>	<p>sketch).</p> <p>b. Apply power progressively.</p> <p>c. After take-off, as soon as possible when safe, reduce power (for constant speed propeller aircraft).</p> <p>d. Avoid low flying over residences.</p> <p><u>Pursuant to CAR 602.105</u>, commercial sightseeing flights are authorized during the following period ONLY: from 0900 to 1200 and from 1400 to 1700 (local time). During June, July and August, NO commercial sightseeing flights will be authorized on Saturdays, Sundays and statutory holidays. (soulignements ajoutés)</p>
--	---

[111] Le Tribunal estime que les « *considérations d'atténuation du bruit* » n'ont pas de force obligatoire contrairement aux restrictions quant aux périodes et aux heures de vols touristiques commerciaux :

- Selon Justin Bourgault de Transports Canada, les « *considérations d'atténuation* » constituent une « *bonne pratique* » mais pour des raisons de sécurité, elles ne peuvent avoir un caractère contraignant;
- Le texte indique également qu'il s'agit de « *considérations* », c'est-à-dire quelque chose qui doit être pris en compte mais dans des circonstances données, ayant ainsi un caractère relatif;
- L'emploi des expressions et mots suivants le démontre : « *lorsque les conditions le permettent*, - « *aussitôt que possible lorsque sécuritaire* », - « *éviter de ...* ».

[112] Ces paramètres étant établis [définition de vols touristiques, portée des mesures d'atténuation et des restrictions], analysons la responsabilité extracontractuelle et les troubles de voisinage allégués contre Bel-Air.

11. LA FAUTE EXTRA CONTRACTUELLE DE BEL-AIR

[113] L'article 1457 C.c.Q. prévoit :

1457. Toute personne a le devoir de respecter les règles de conduite qui, suivant les circonstances, les usages ou la loi, s'imposent à elle, de manière à ne pas causer de préjudice à autrui.

Elle est, lorsqu'elle est douée de raison et qu'elle manque à ce devoir, responsable du préjudice qu'elle cause par cette faute à autrui et tenue de réparer ce préjudice, qu'il soit corporel, moral ou matériel.

Elle est aussi tenue, en certains cas, de réparer le préjudice causé à autrui par le fait ou la faute d'une autre personne ou par le fait des biens qu'elle a sous sa garde.

11.1. Les activités de Bel-Air

[114] Bel-Air est une entreprise privée familiale spécialisée en aéronautique. Elle opère depuis 1965 et est propriétaire de l'hydrobase de Lac-à-la-tortue.

[115] En 1965, Alfred St-Onge, père, est associé à d'autres actionnaires. Il devient actionnaire unique dans les années 70. En 1978, Alfred St-Onge Junior joint l'entreprise. Au début des années 80, il prend la relève et devient président de la société⁸⁷. Son épouse, Danielle Mongrain, travaille dans l'entreprise depuis 1986. Elle en est la vice-présidente depuis 2008. L'entreprise compte 13 employés. Avec le restaurant (fermé depuis peu) elle compte près d'une trentaine d'employés au fort de la saison.

[116] Bel-Air ne fait pas qu'offrir des excursions de vols touristiques. Les services offerts par Bel-Air comprennent la vente d'avions sur roues et flotteurs, la distribution de pièces, l'entretien mécanique, la réparation, l'entreposage et le transport aérien en général⁸⁸.

[117] La visite des lieux du 16 mai 2018 permet de visualiser l'ampleur de l'emplacement et des installations de Bel-Air :

- le bâtiment abritant jadis le restaurant « *d'Hélice* »;
- les deux quais;
- la rampe de mise à l'eau;
- le gazebo des pilotes;
- les ateliers;
- le centre d'interprétation;
- les pompes à essence;
- etc.

[118] Il n'y a pas eu de vol touristique pendant la visite.

[119] À l'occasion, les installations de Bel-Air sont utilisées par des tiers gracieusement, avec sa tolérance⁸⁹.

[120] Depuis le 13 mai 2009, Bel-Air est détentrice d'un certificat d'exploitation aérienne émis par l'Office des transports du Canada conformément à l'article 61 de la

⁸⁷ Témoignage d'Alfred St-Onge à l'instruction du 25 avril 2018.

⁸⁸ Témoignage de Danielle Mongrain, vice-présidente de Bel-Air; témoignage de Jason Ouellet, pilote; témoignage de Franck Enjalric, pilote.

⁸⁹ Par exemple, pour certains exercices de l'armée canadienne; GDG Environnement y dépose son matériel pour l'arrosage, les pilotes d'avions privés utilisent les pistes pour la mise à l'eau des embarcations de citoyens, etc.

*Loi sur les transports au Canada*⁹⁰. Ce certificat est émis en vertu de la Partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* sous l'autorité de la *Loi sur l'aéronautique*.

[121] En 2009, Bel-Air commence à offrir des vols touristiques. Auparavant, ils étaient offerts par d'autres transporteurs⁹¹ qui louaient les installations de Bel-Air.

[122] Aux dires de madame Mongrain et de monsieur St-Onge, les vols commerciaux touristiques sont vitaux pour l'entreprise. Le contrôleur de Bel-Air, Achraf El Harf Mohamed, est du même avis.

[123] Le 25 septembre 2014, dans un jugement statuant sur l'appel d'un jugement interlocutoire, le juge Jean Bouchard, j.c.a. écrit :

« [2] [...] Cela dit, je concède à l'avocat de Bel-Air que les conséquences pour sa cliente, une petite entreprise familiale comptant 22 employés, sont dramatiques. »

11.2. Bel-Air a-t-elle un comportement fautif eu égard aux « *considérations d'atténuation de bruit* » ?

[124] Trois pilotes d'expérience ont témoigné :

- Alfred St-Onge⁹²;
- Franck Enjalric⁹³;
- Jason Ouellet⁹⁴.

[125] Il ressort des témoignages des pilotes St-Onge, Ouellet et Enjalric ce qui suit :

- Le lieu de décollage est tributaire de l'orientation du vent : un élément aléatoire;
- Deux types de trajets sont possibles pour le décollage, dépendamment des vents :
 - o 50% des vols s'effectuent direction sud-ouest du centre du Lac;
 - o 50% des vols s'effectuent direction nord-est du fond du lac ou de la Baie des Daniels;
- La perspective du centre du lac est plus facilement identifiable du haut des airs;

⁹⁰ L.C. (1996), ch. 10; pièce DB-35.

⁹¹ Aviation Portneuf, Air Saint-Maurice, Hydravion Aventure, Aviation Mauricie.

⁹² En date du 25 avril 2018, il cumulait 8 500 heures de vol. Il est le chef pilote chez Bel-Air.

⁹³ Il pilote pour Bel-Air depuis 2012. Il a reçu sa formation de pilote en 2001.

⁹⁴ Il fut à l'emploi de Bel-Air du 1^{er} mai 2009 à juin 2014. Il pilote maintenant pour la SOPFEU.

- Chaque hydravion possède un manuel d'opération émanant du fabricant;
- Les pilotes appliquent la puissance requise pour le décollage – ni plus, ni moins. Ils tiennent compte de l'angle des hélices, de la pression du moteur. Ils augmentent graduellement la puissance en observant les indices moteurs;
- Après le décollage, ils suivent les instructions du fabricant quant au RPM. Lorsque la vitesse d'accélération est atteinte, ils diminuent la puissance. C'est ce que les formateurs, chez Bel-Air, enseignent aux pilotes⁹⁵;
- Sauf pour le décollage et l'amerrissage⁹⁶, les hydravions sont généralement à au moins 1 000 pieds des habitations;
- Par contre, en présence d'une eau miroitante et vitreuse, la sécurité oblige, en raison de l'évaluation des distances, un vol à plus basse altitude et plus rapproché des rives.

[126] Selon le pilote Jason Ouellet, tous les types de vols exigent les mêmes manœuvres et la même puissance. La sortie de l'eau est plus lente si l'hydravion contient des passagers⁹⁷. Le décollage proprement dit dure au maximum 30 secondes. Il faut éviter de voler en basse altitude.

[127] Le pilote Enjalric précise que les manœuvres au décollage sont identiques pour tous les types de vols et convient qu'il doit éviter de survoler les habitations.

[128] Par contre, le vol à basse altitude est une phase inhérente à tout décollage et atterrissage (amerrissage)⁹⁸.

[129] La présence de bouées rouges fait partie des « *considérations d'atténuation du bruit* » prévues au *Supplément de vol-Canada*.

[130] En 2009, Bel-Air a installé de telles bouées. Elles furent endommagées par des tiers. Elles n'ont pas été remplacées.

[131] Par contre, les hydravions sont munis d'un système de géolocalisation permettant de situer le centre du lac.

[132] De par leur formation, les pilotes peuvent identifier le centre du lac⁹⁹.

⁹⁵ Témoignage de Marie-Josée Lafond.

⁹⁶ *Règlement de l'aviation canadien*, art. 602.14.

⁹⁷ Les deux Cessnas peuvent contenir cinq passagers chacun. Le Beaver peut contenir sept passagers.

⁹⁸ L'article 602.14 du *Règlement de l'aviation canadien* prévoit :

« [...] (2) Sauf s'il s'agit d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef ou lorsque la personne y est autorisée en application de l'article 602.15, il est interdit d'utiliser un aéronef a) au-dessus d'une zone bâtie [...]. »

⁹⁹ Témoignages des pilotes Alfred St-Onge, Jason Ouellet et Franck Enjalric.

[133] Enfin, les rapports d'inspection de Transports Canada indiquent que les décollages s'effectuent généralement près du centre du lac¹⁰⁰.

[134] Par ailleurs, des modifications furent également apportées aux trois hydravions de Bel-Air pour en réduire le bruit :

- Beaver : hélice plus courte et à trois pales. Les ailes furent modifiées;
- les deux Cessnas : moteur changé, ailes modifiées, hélices plus courtes¹⁰¹.

[135] De ce qui précède, le Tribunal ne peut inférer un manquement aux considérations d'atténuation du bruit contenues au *Supplément de vol-Canada*, qui ne revêtent pas, de par leur nature, de force obligatoire pour les motifs déjà énoncés.

11.3. Les contraventions reprochées à Bel-Air¹⁰² eu égard aux restrictions

[136] Les restrictions quant aux heures et aux périodes des vols touristiques sont contraignantes et ont une force obligatoire parce qu'elles sont adoptées en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*.

[137] D'entrée de jeu, précisons que les restrictions quant aux heures excluent les manœuvres préparatoires ou préalables au décollage des vols touristiques de sorte que les restrictions quant aux heures ne comprennent pas la circulation sur l'eau ou le positionnement en vue du vol (trottage).

[138] Le décollage, c'est « *l'action de quitter une surface d'appui, y compris le roulement au décollage et les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action* »¹⁰³.

[139] C'est dans cette perspective que Transports Canada évalue aussi la conformité des opérations lors de ses inspections¹⁰⁴.

[140] Audrey Lamontagne est gestionnaire régionale pour le Québec à Transports Canada. Elle est avocate membre du Barreau et a la responsabilité d'un groupe d'enquêteurs relativement aux plaintes logées relativement aux infractions à la loi et la réglementation.

¹⁰⁰ Pièce DB-46, onglet 20 C, sous-onglets 2, 3, 5 et 15.

¹⁰¹ Dossier d'entretien des appareils de la défenderesse Bel-Air, pièces DB-3, DB-4; témoignage d'Alfred St-Onge du 25 avril 2018; témoignage de Franck Enjalric du 16 avril 2018.

¹⁰² Documents de travail, P-79 à P-89.

¹⁰³ *Règlement sur l'aviation canadien*, art. 101.01.

¹⁰⁴ À l'inspection du 13 septembre 2009, l'inspecteur Jimmy Cancino, NAP, ne considère pas le trottage des trois appareils de Bel-Air (13 h 51 à 13 h 54) comme contrevenant aux restrictions réglementaires; Rapport d'inspection du 13 septembre 2009, pièce DB-46, onglet 20 c), sous-onglet 32; voir également le courriel de Louis Weber-Houde, inspecteur de la sécurité de l'aviation civile, adressé à Danielle Bédard le 15 septembre 2017, pièce P-71.1.

[141] Elle s'assure du respect des restrictions réglementaires adoptées selon l'article 602-105 du *Règlement de l'aviation canadien*.

[142] Madame Lamontagne confirme que le trotage est exclu des restrictions¹⁰⁵.

[143] Ceci dit, la contravention à la réglementation n'engendre pas systématiquement la faute civile au sens de l'article 1457 C.c.Q. :

« En droit civil québécois, la violation d'une norme législative ne constitue pas en soi une faute civile. »¹⁰⁶

[144] À l'inverse, l'activité menée dans le respect de la réglementation est un des critères faisant partie de la norme objective d'appréciation de la faute. Rappelons que la « *norme de la faute civile correspond à une obligation de moyens* »¹⁰⁷.

[145] Alfred St-Onge s'est prêté à un exercice fastidieux pour distinguer les vols qui correspondent à la réelle définition de vols touristiques pour ultimement permettre de constater s'il y a effectivement eu contravention aux restrictions prévues au *Supplément de vol-Canada*, tel que le soutient la Coalition.

[146] Monsieur St-Onge a repris les « *documents de travail* » élaborés par la Coalition dans lesquels se trouvent colligées les contraventions reprochées à Bel-Air.

[147] Il a vérifié les carnets de vols des trois hydravions appartenant à Bel-Air (CESSNA 206 C-G JSF, BEAVER DHC-2 GDXY, CESSNA 206 GG PPZ), les carnets de pilotes, les réservations, etc, pour la période de 2009 à 2017. Il a compilé ses vérifications dans des notes manuscrites sur lesquelles il a longuement témoigné¹⁰⁸.

[148] Monsieur St-Onge s'est livré à l'exercice accompagné du pilote Franck Enjalric. Le pilote Jason Ouellet s'est prêté au même exercice.

[149] Concernant les infractions reprochées par la Coalition les 18, 23, 25 juin 2012 et 5 octobre 2013, le pilote Enjalric précise qu'il s'agit de vols-taxis et non de vols touristiques¹⁰⁹.

[150] Il a vérifié ses carnets de vols de 2012 à 2017. Il n'a pas constaté d'infraction aux restrictions, considérant le type de vols qu'il a effectués.

¹⁰⁵ Témoignage d'Audrée Lamontagne à l'instruction du 12 avril 2018.

¹⁰⁶ *Ciment du St-Laurent c. Barrette*, [2008], 3 R.C.S. 392, par. 34; *Morin c. Blais*, [1997] 1 R.C.S. 570, 579.

¹⁰⁷ *Ciment du St-Laurent c. Barrette*, précité, note 106.

¹⁰⁸ Pièce P-105.

¹⁰⁹ Carnets de vols, pièces P-62, p. 85 et P-63, p. 108. Le vol du 11 août 2012 (un samedi) (pièce P-62, p. 90) est effectué dans les heures prescrites.

[151] Le pilote Jason Ouellet confirme également, à partir de ses carnets de vols¹¹⁰, que certaines infractions reprochées ne concernent pas des vols touristiques. Il s'agit plutôt de vols de maintenance¹¹¹, de formation¹¹², de taxi aérien¹¹³, de vérification¹¹⁴.

[152] La seule contravention aux restrictions, formellement répertoriée, est celle du 24 juin 2009¹¹⁵. Elle s'explique par l'extrait suivant d'une lettre de Transports Canada transmise à Bel-Air le 19 août 2009 :

« [...] Le 23 juin dernier, vous nous avez fait part de votre interprétation de la notion de jour férié, laquelle exclut le 24 juin, jour férié provincial. N'ayant pas le temps d'obtenir un avis juridique en temps opportun, vous avez été informé qu'aucune sanction ne serait prise contre vous si vous voliez le 24 juin 2009, mais que vous obtiendriez une clarification pour l'avenir. [...] »¹¹⁶

[153] Les tableaux suivants résument le témoignage d'Alfred St-Onge et démontrent de façon prépondérante qu'il n'y a pas de contravention aux restrictions, eu égard à la définition retenue de la notion de « vols touristiques ».

Vols identifiés par la Coalition comme étant en contravention ou potentiellement en contravention des restrictions du *Supplément de vol-Canada*

2009

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
9 mai 2009 Antérieur aux restrictions de T-C	P-81, note 1 P-62, p. 10	JSF	Vol de formation d'un pilote Notons que les restrictions sont entrées en vigueur le 16 juin 2009	Témoignage d'Alfred St-Onge
16 mai 2009 Antérieur aux restrictions de T-C	P-81, note 2 P-62, p. 11	JSF	Vol de formation d'un pilote Notons que les restrictions sont entrées en vigueur le 16 juin 2009	Témoignage d'Alfred St-Onge
15 août 2009	P-81, note 4 P-62, p. 14	JSF (1 ^{er} vol)	Vol de formation de Jean-Philippe Duris, pilote	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
8 sept. 2009	P-81, note 11 P-62, p. 16	JSF (1 ^{er} vol)	Vol de formation de Jean-Pierre Fecteau, pilote	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
15 oct. 2009	P-81, note 17 P-63, p. 11	DXY	Vol de formation d'un pilote	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105

¹¹⁰ Pièce P-62 (Cessna); pièce P-63 (Beaver).

¹¹¹ Pièce P-63, p. 19 vol du 7 juillet 2009.

¹¹² Pièce P-62, p. 13, 14 vols du 1^{er} août 2009, du 28 août 2009, p. 15.

¹¹³ *Id.*, p. 34.

¹¹⁴ Pièce P-62, 11 juillet 2010, p. 30; 12 octobre 2010, p. 42; 14 août 2010, p. 32.

¹¹⁵ Un jour férié au Québec. 2009 correspond à la première année d'application des restrictions.

¹¹⁶ Pièce DB-46, onglet 19, pièce DB-33.

2010

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
19 juin 2010	P-82, note 11 P-62, p. 28	JSF	Affrètement pour visiter un territoire de chasse	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
11 juillet 2010	P-82, note 15 P-62, p. 30	JSF (1 ^{er} vol)	Transport sur la Rivière Saint-Maurice	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
31 juillet 2010	P-82, note 18 P-62, p. 31	JSF (avant-dernier vol)	Transport au Lac-à-l'eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
14 août 2010	P-82, note 22 P-62, p. 32	JSF (vols 1, 3, 5)	Transport sur la Rivière Saint-Maurice	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
15 août 2010	P-82, note 7 P-63, p. 31	JSF	Transport sur la Rivière Saint-Maurice	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
5 juin 2010	P-82, note 14 P-63, p. 34	DXY	Transport sur la Rivière Saint-Maurice (chez Mondou)	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
6 juillet 2010	P-82, note 16 P-63, p. 34	DXY	Vol de formation du pilote Jason Ouellet	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
18 juillet 2010	P-82, note 16 P-63, p. 35	DXY (1 ^{er} vol)	Vol de formation du pilote Jason Ouellet	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
25 juillet 2010	P-82, note 17 P-63, p. 35	DXY	Vol de formation du pilote Jason Ouellet	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105

2011

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
27 juin 2011	P-83, note 12 P-62, p. 57	JSF (vols 3, 4, 5, 6)	Il s'agit d'une erreur de transcription. L'avion est parti au Lac Pécaudy. Du Lac Pécaudy, il a fait plusieurs vols pour visiter des lacs à proximité, puis revient à Lac-à-la-Tortue	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
25 juillet 2011	P-83, note 15 P-62, p. 60	JSF (1 ^{er} et 3 ^e vols)	Transport au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
4 août 2011	P-83, note 17 P-62, p. 61	JSF (dernier vol)	Il s'agit d'une erreur de transcription. Monsieur St-Onge est le seul à avoir volé le JSF durant cette journée	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
6 août 2011	P-83, note 19 P-62, p. 61	JSF (1 ^{er} vol)	Transport au Lac Poterie	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
4 mai 2011	P-83, note 1 P-63, p. 49	DXY (1 ^{er} vol)	Test en vol après une inspection de l'hydravion	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
9 mai 2011	P-83, note 3 P-63, p. 49	DXY (1 ^{er} vol)	Vol de formation de Gino Gélinas, pilote	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
19 mai 2011	P-83, note 5 P-63, p. 49	DXY (1 ^{er} vol)	Transport au Lac Hackett	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
19 mai 2011	P-83, note 5	DXY	Vol de formation de Gilles	Témoignage d'Alfred St-Onge

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
	P-63, p. 49	(dernier vol)	Gauvin, pilote	Pièce P-105
20 mai 2011	P-83, note 6 P-63, p. 49	DXY (dernier vol)	Vol de formation de Gilles Gauvin, pilote	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
21 mai 2011	P-83, note 7 P-63, p. 49	DXY (1 ^{er} vol)	Transport au Lac des Cinq (dans le Parc national de la Mauricie)	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
30 juin 2011	P-83, note 13 P-62, p. 52	DXY	Vol de formation du pilote Jason Ouellet	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
17 juillet 2011	P-83, note 14 P-63, p. 53	DXY	Vol de formation de Michel Gervais, pilote	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
25 juillet 2011	P-83, note 15 P-63, pp. 53-54	DXY (3 ^e et 5 ^e vols)	Transport au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
15 août 2011	P-83, note 27 P-63, pp. 53-57	DXY (1 ^{er} , 3 ^e , 5 ^e vols)	Transport au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
12 sept. 2011	P-83, note 30 P-62, p. 66	DXY (1 ^{er} et 3 ^e vols)	Transport au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
19 sept. 2011	P-83, note 33 P-63, p. 62	DXY (3 ^e et 5 ^e vols)	Transport au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
28 sept. 2011	P-83, note 34 P-63, p. 64	DXY (5 ^e vol)	Vol touristique dont l'amerrissage s'est fait dans les cinq minutes de l'heure autorisée	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
30 sept. 2011	P-83, note 35 P-63, p. 65	DXY (dernier vol)	Vol touristique dont l'amerrissage s'est fait dans les cinq minutes de l'heure autorisée	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
4 octobre 2011	P-83, note 36 P-63, p. 65	DXY (2 ^e vol)	Vol touristique dont l'amerrissage s'est fait dans les cinq minutes de l'heure autorisée	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
9 octobre 2011	P-83, note 37 P-63, p. 66	DXY (dernier vol)	Christian Paquet a loué l'hydravion pour faire des « poser/décoller » sur le Lac Hackett	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
25 juillet 2011	P-83, note 15 P-61, pp. 26-27	PPZ (1 ^{er} , 3 ^e et 5 ^e vols)	Transport au Lac Édouard et transport au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
5 août 2011	P-83, note 18 P-61, p. 28	PPZ (dernier vol)	Taxi aérien pour conduire deux hommes voulant faire une surprise à leur conjointe	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
12 août 2011	P-83, notes 20-21 P-61, p. 29	PPZ (5 ^e vol)	Transport Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
13 août 2011	P-83, notes 22-23 P-61, p. 29	PPZ	Transport au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105

2012

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
18 juin 2012	P-84, note 3 P-62, p. 85	JSF (4 ^e vol)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage de Franck Enjalric Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
23 juin 2012	P-84, note 5 P-62, p. 85	JSF (1 ^{er} vol)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage de Franck Enjalric Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
25 juin 2012	P-84, note 7 P-62, p. 85	JSF (1 ^{er} et 3 ^e vols)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage de Franck Enjalric Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
1 ^{er} juillet 2012	P-84, note 8 P-62, p. 87	JSF (1 ^{er} vol)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
7 juillet 2012	P-84, note 9 P-62, p. 87	JSF (1 ^{er} vol)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
9 juillet 2012	P-84, note 10 P-62, p. 87	JSF (3 ^e et 5 ^e vols)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
15 juillet 2012	P-84, note 12 P-62, p. 87	JSF (1 ^{er} vol)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
21 juillet 2012	P-84, note 13 P-62, p. 88	JSF (1 ^{er} vol)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
4 août 2012	P-84, note 16 P-62, p. 89	JSF (1 ^{er} vol)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
13 août 2012	P-84, note 21 P-62, p. 91	JSF (2 ^e et 4 ^e vols)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
18 août 2012	P-84, note 24 P-62, p. 92	JSF (1 ^{er} vol)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
26 août 2012	P-84, note 27 P-62, p. 93	JSF (1 ^{er} et 3 ^e vols)	Transport de passagers au Lac Toro Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
10 septembre 2012	P-84, note 30 P-62, p. 95	JSF (5 ^e et 7 ^e vols)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
18 juin 2012	P-84, note 3 P-63, p. 73	DXY (3 ^e et 5 ^e vols)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
6 août 2012	P-84, note 17 P-63, p. 76	DXY (1 ^{er} et 3 ^e vols)	Transport au Lac des Cinq (Parc national de la Mauricie) Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
13 août 2012	P-84, note 21 P-63, p. 78	DXY (2 ^e vol)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
18 août 2012	P-84, note 24 P-63, p. 78	DXY (1 ^{er} et 3 ^e vols)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
20 août 2012	P-84, note 26 P-63, p. 79	DXY (1 ^{er} et 3 ^e vols)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
27 août 2012	P-84, note 29 P-63, p. 79	DXY (1 ^{er} et 3 ^e vols)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
13 août 2012	P-84, note 21 P-61, p. 52	PPZ (5 ^e , 7 ^e et 9 ^e vols)	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge (en contre-interrogatoire) Pièce P-105

2013

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
18 sept. 2013	P-85, note 35 P-62, p. 129	JSF (dernier vol)	Transport pour aller voir un terrain de camping	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
2 octobre 2013	P-85, note 43 P-62, p. 135	JSF (dernier vol)	Transport pour aller voir un territoire de chasse à l'ouest de Mikénac près du Lac Sleigh	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
18 sept. 2013	P-85, note 34 P-63, p. 103	DXY (4 ^e vol)	Transport de passagers au Lac Houle (Parc national de la Mauricie)	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
5 octobre 2013	P-85, note 44 P-63, p. 108	DXY (dernier vol)	Positionnement à Saint-Étienne-des-Grès	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
5 octobre 2013	P-85, note 45 P-63, p. 108	DXY (avant-dernier vol)	Il s'agit d'une erreur de transcription. Ce vol a été effectué à partir de l'hydrobase d'Hydravion Aventure à Saint-Étienne-des-Grès et non du Lac-à-la-Tortue	Témoignage de Franck Enjalric Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
12 octobre 2013	P-85, note 49 P-61, p. 83	PPZ (3 ^e vol)	Il s'agit d'une erreur, il n'y a pas eu de vol. Le pilote a volé le JSF sept fois	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105

2014

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
8 juin 2014	P-86, note 4 P-62, p. 149	JSF (dernier vol)	Transport pour aller voir un terrain de camping	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
19 juillet 2014	P-86, note 8 P-62, p. 152	JSF (dernier vol)	Transport pour aller voir un territoire de chasse à l'ouest de Mikénac près du Lac Sleigh	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
19 juillet 2014	P-86, note 9 P-62, p. 152	DXY (4 ^e vol)	Transport de passagers au Lac Houle (Parc national de la Mauricie)	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
17 sept. 2014	P-86, note 27 P-62, p. 160	DXY (dernier vol)	Positionnement à Saint-Étienne-des-Grès	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
8 juillet 2014	P-86, note 6 P-61, p. 94	DXY (avant-dernier vol)	Il s'agit d'une erreur de transcription. Ce vol a été	Témoignage de Franck Enjalric

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
			effectué à partir de l'hydrobase d'Hydravion Aventure à Saint-Étienne-des-Grès et non du Lac-à-la-Tortue	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
29 juillet 2014	P-86, note 13 P-61, p. 95	PPZ (3 ^e vol)	Il s'agit d'une erreur, il n'y a pas eu de vol. Le pilote a volé le JSF sept fois	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
3 août 2014	P-86, note 15 P-61, p. 96	PPZ	Vol de formation d'Alain Decelles, pilote	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
2 octobre 2014	P-86, note 36	PPZ (7 ^e vol)	Survol d'un terrain à St-Roch-de-Mékinac	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105

2015

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
11 sept. 2015	P-87, note 23 P-62, p. 180	JSF (1 ^{er} et 2 ^e vols)	Vérification météo	Témoignage d'Alfred St-Onge
16 sept. 2015	P-87, note 24 P-62, p. 181	JSF (1 ^{er} vol)	Vérification météo	Témoignage d'Alfred St-Onge
11 octobre 2015	P-87, note 33 P-61, p. 133	PPZ (6 ^e vol)	Survol d'un terrain de chasse près de Saint-Narcisse	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105 Pièce DB-52

2016

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
11 juin 2016	P-88, note 5 P-62, p. 194	JSF	Il s'agit d'une erreur d'écriture	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
16 juillet 2016	P-88, note 10 P-62, p. 195	JSF	Vol personnel de M. St-Onge avec sa fille et l'ami de cette dernière	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
17 juillet 2016	P-88, note 12 P-61, p. 145	PPZ	Transport de passagers au Lac-à-l'Eau-Claire	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
7 septembre 2016	P-88, note 18 P-62, p. 202	JSF	Il s'agit d'une erreur d'écriture, l'hydravion est sorti de l'inspection le 9 septembre 2016	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
13 septembre 2016	P-88, note 20 P-61, p. 154	PPZ (4 ^e vol)	Transport au Lac à Beauce	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105

2017

Date	Référence (documents de travail)	Appareil	Objet du vol	Preuve de Bel-Air
9 juin 2017	P-89, note 9 P-62, p. 221	JSF (1 ^{er} vol)	Vol pour vérifier la pression d'huile qui était basse	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
25 juillet 2017	P-89, note 21 P-61, p. 174	PPZ	Monsieur St-Onge est parti avec un autre pilote pour aller chercher un autre hydravion au Lac Pontbriand	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
7 août 2017	P-89, note 24 P-61, p. 176	PPZ (dernier vol)	Il y a une erreur d'écriture. Départ pour le Lac Missionnaire.	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
17 août 2017	P-89, note 29 P-62, p. 224	JSF (1 ^{er} vol)	Vol pour aller mener un client au Lac Sept-Îles	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105
20 oct. 2017	P-89, note 34 P-61, p. 193	PPZ	Vol pour aller chercher un autre appareil au Lac Noir.	Témoignage d'Alfred St-Onge Pièce P-105

11.4. Les plaintes

[154] Aurée Lamontagne de Transports Canada confirme se faire un « *devoir* » d'effectuer un « *suivi rapide* »¹¹⁷ des plaintes reçues.

[155] Suite à la mise en place des restrictions et des mesures d'atténuation, le nombre de plaintes reçues entre 2009 et 2016 n'est pas significatif¹¹⁸.

[156] Le 2 avril 2012, Yves Thibodeau de Transports Canada écrit ce qui suit :

« Transports Canada désire vous informer, qu'après une étude de nos dossiers, aucune sanction n'a été prise contre Bel-Air Aviation inc. et la personne navigant [sic] à l'emploi de ladite compagnie depuis 2008 et l'entrée en vigueur des restrictions d'opérations à Lac-à-la-Tortue. »¹¹⁹

[157] Le 30 juin 2016, Aurée Lamontagne écrit la lettre suivante :

« Par la présente, nous attestons, qu'après une étude des dossiers de Transports Canada, il appert qu'aucune sanction n'a été prise en vertu de l'article 602.105 du *Règlement de l'aviation canadien* contre Bel-Air Laurentien Aviation Inc. ou contre un membre de son personnel, depuis l'entrée en vigueur des procédures d'atténuation de bruit et des exigences de contrôle de bruit applicables au Lac-à-la-Tortue (CSU7) et publiées dans le Supplément de vol-Canada. »¹²⁰

¹¹⁷ Témoignage d'Aurée Lamontagne à l'instruction du 12 avril 2018.

¹¹⁸ Pièce DB-45, onglet 3 c).

¹¹⁹ Pièce DB-7.

¹²⁰ Pièce DB-7.

[158] En 2016, un article paraît dans le quotidien Le Nouvelliste faisant état du nombre peu élevé de plaintes¹²¹.

[159] Après cette parution, madame Danielle Bédard loge 119 plaintes. Vu leur nombre, madame Lamontagne a constitué un dossier spécifique. Ces plaintes furent évaluées avec un enquêteur de son équipe et elle en a assuré le suivi avec ce dernier auprès de la plaignante.

[160] Selon Audrey Lamontagne, plusieurs de ces plaintes visaient la phase du « trottage » sur l'eau. Rappelons que cette étape, préalable au décollage, est considérée hors restrictions quant aux heures réglementaires prescrites.

[161] Au début de 2017, l'enquête est documentée et le dossier est fermé sans mesures administratives¹²².

[162] Le 27 février 2018, madame Lamontagne atteste à nouveau :

« qu'aucune sanction n'a été prise en vertu de l'article 602.15 du Règlement de l'Aviation canadien contre Bel-Air Laurentien Aviation inc. ou contre un membre de son personnel, depuis l'entrée en vigueur des procédures d'atténuation de bruit et des exigences de contrôle de bruit applicables à Lac-à-la-Tortue (CSU7) et publiées dans le Supplément de vol-Canada. »¹²³

11.5. Les opérateurs à qui Bel-Air a permis d'effectuer des vols touristiques

[163] Le 25 janvier 2018, Alfred St-Onge est interrogé hors Cour. Préalablement à cet interrogatoire, la Coalition demande ce qui suit quant aux autres opérateurs :

« ENGAGEMENT :

4 Toute entente entre Bel-Air et tout opérateur de vols d'hydravions touristiques relativement à l'utilisation des installations de Bel-Air pour effectuer des vols d'hydravions touristiques au Lac-à-la-Tortue intervenue depuis juin 2008 jusqu'à ce jour ou qui a été en vigueur à quelque moment durant cette période. »

[164] Bel-Air répond en ces termes :

« Une telle entente est conclue en période de forte demande selon l'achalandage touristique, et en respectant l'utilisation d'un nombre maximum de 4 appareils, et ce pour une durée de 3 à 4 semaines en septembre (Voir le mémoire de Bel-Air déposé le 14 janvier 2008 DB-08). Il s'agit d'ententes verbales avec d'autres opérateurs selon un besoin ponctuel. Si Bel-Air peut fonctionner à 3 appareils pour une journée

¹²¹ Témoignage d'Audrée Lamontagne.

¹²² Témoignage d'Audrée Lamontagne.

¹²³ Lettres des 30 juin 2016 et 27 février 2018 d'Audrée Lamontagne, gestionnaire régionale, Application de la loi, Transports Canada, Aviation civile, pièces DB-7 et DB-7.1.

donnée, le 4^e appareil demeure au quai. En septembre 2016, l'appareil Beaver C-GDXY propriété de Bel-Air a été retiré pour une réparation majeure du moteur. Pendant quelques jours, Bel-Air a dû faire appel à un autre opérateur pour assurer le service à la clientèle. »¹²⁴

[165] Par exemple, Aviation Roger Forgues n'a effectué que 12 vols touristiques sur trois jours pour le compte de Bel-Air de 2008 à 2017 :

- 19 septembre 2015 : 4 vols touristiques;
- 1^{er} octobre 2016 : 5 vols touristiques;
- 2 octobre 2016 : 3 vols touristiques.¹²⁵

[166] En 2008, Hydravion Aventure a effectué des vols touristiques à partir des installations de Bel-Air. C'est Alfred St-Onge qui pilotait. À partir de son carnet de pilote¹²⁶, il a identifié les vols touristiques qu'il a effectués¹²⁷.

[167] Après 2008, aucun vol touristique n'a été effectué par Hydravion Aventure à partir des quais de Bel-Air¹²⁸.

[168] Air Mont-Laurier (1985) inc. aurait aussi effectué des vols touristiques pour le compte de Bel-Air pour les années 2013 à 2015¹²⁹. Aucune donnée n'est disponible pour 2013 à 2016¹³⁰.

[169] En 2017, l'appareil Beaver, propriété d'Air Mont-Laurier, était utilisé pour le compte de Bel-Air.

[170] Ainsi, le fait que d'autres opérateurs (dont Aviation Mauricie en 2008) ont offert des vols touristiques à partir des quais de Bel-Air n'engage pas, d'après la preuve, la

¹²⁴ Pièce P-52; pièces DB-8 et P-29, p. 25.

¹²⁵ Interrogatoire suivant l'article 223 C.p.c. de Rémi Thibodeau, propriétaire, du 6 octobre 2017 et carnets de vols, pièce P-56.

¹²⁶ Pièce P-50.

¹²⁷ Nombre de vols touristiques effectués :

Mai : 4 vols
Juin : 1 vol
Juillet : 0 vol
Août : 17 vols
Septembre : 23 vols
Octobre : 20 vols.

¹²⁸ Interrogatoire suivant l'article 223 C.p.c. d'Alain Prieur, président, du 15 septembre 2017, pièce P-55. Monsieur Prieur déclare ne pas avoir accès aux carnets de vols pour 2008.

¹²⁹ Interrogatoire suivant l'article 223 C.p.c. de Norman Ouellette, président, du 2 octobre 2017 et carnets de vols, pièce P-54.

¹³⁰ L'appareil a été vendu en juin 2016 et les carnets de vols ont suivi celui-ci.

responsabilité de Bel-Air. De toute façon, en tant que locateur, Bel-Air n'est pas responsable des agissements de son locataire envers les tiers¹³¹.

[171] Enfin, la Coalition allègue :

« 108. Également, Bel-Air Aviation et Aviation Mauricie ne respectent aucunement la réglementation municipale en matière de bruit. »

[172] Cette allégation n'a fait l'objet d'aucune preuve ni d'aucune représentation¹³².

11.6. Conclusion

[173] En 2008, la preuve ne démontre pas que Bel-Air s'est comportée de façon fautive alors qu'elle n'effectuait pas encore de vols touristiques. Selon la preuve, seules Aviation Mauricie et Hydravion Aventure effectuaient des vols touristiques à partir des installations de Bel-Air. Le fait qu'Aviation Mauricie et/ou d'autres opérateurs puissent être locataires chez Bel-Air ne rend pas automatiquement Bel-Air responsable de la faute extracontractuelle et/ou du comportement abusif qu'aurait pu commettre ou avoir ces opérateurs, dont Aviation Mauricie. D'ailleurs, aucune preuve prépondérante n'a été administrée à ce titre, notamment à l'endroit de la défenderesse Aviation Mauricie. Nous y reviendrons.

[174] Dans la mesure où Bel-Air se conforme aux normes législatives et réglementaires régissant ses activités aéronautiques en matière de vols touristiques ainsi qu'aux pratiques usuelles en matière d'aviation civile et que Bel-Air n'est pas responsable des agissements d'Aviation Mauricie, le Tribunal conclut à l'absence de faute en vertu de l'article 1457 C.c.Q.

[175] Dans ces circonstances, le Tribunal ne peut conclure à une exploitation abusive et empreinte de mauvaise foi au sens des articles 6 et 7 C.c.Q.

12. LES TROUBLES DE VOISINAGE

BEL-AIR CAUSE-T-ELLE DES TROUBLES DE VOISINAGE PAR L'EXPLOITATION DE VOLS D'HYDRAVIONS TOURISTIQUES OU EN PERMETTANT DE TELS VOLS?

[176] L'article 976 C.c.Q. prévoit :

976. Les voisins doivent accepter les inconvénients normaux du voisinage qui n'excèdent pas les limites de la tolérance qu'ils se doivent, suivant la nature ou la situation de leurs fonds, ou suivant les usages locaux.

¹³¹ Pierre-Gabriel JOBIN, Le louage, coll. Traité de droit civil, 2^e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1996, pp. 265-266.

¹³² Plan d'argumentation de la Coalition et plaidoiries.

12.1. Les principes

[177] Cette disposition législative a donné lieu à une abondante littérature¹³³ de laquelle se dégagent les principes suivants :

- l'article 976 C.c.Q. : un régime de responsabilité sans faute¹³⁴ :
 - « [...] Le droit civil québécois permet donc de reconnaître en matière de troubles de voisinage, un régime de responsabilité sans faute fondé sur l'article 976 C.c.Q., et ce, sans qu'il soit nécessaire de recourir à la notion d'abus de droit ou au régime général de la responsabilité civile. »¹³⁵
 - « [173] Rappelons que « l'élément déterminant majeur est le résultat de l'acte accompli par le propriétaire (c'est-à-dire, le trouble anormal ou l'inconvénient excessif), plutôt que son comportement. »¹³⁶ [c'est-à-dire un propriétaire raisonnable, prudent et diligent]
 - « *la seule défense possible est de démontrer la normalité du trouble et son caractère raisonnable* »¹³⁷;
 - la proximité plutôt que la contiguïté est le critère retenu pour définir la notion de « voisin »¹³⁸;
 - les inconvénients du voisinage ne peuvent être évalués dans l'abstrait;
 - de plus, l'article 976 C.c.Q. prévoit expressément une analyse qui tient compte de trois facteurs :
 - o la nature des fonds; ou
 - o leur situation; ou
 - o les usages locaux;
- « Contrairement à la nature et à la situation des fonds, les usages locaux ne font pas référence à l'environnement « matériel » dans lequel les troubles ont lieu. Ils renvoient plutôt « au code de vie de

¹³³ En jurisprudence et doctrine.

¹³⁴ *Homans c. Gestion Paroi inc.*, 2017 QCCA 480, par. 42, 172, 173.

¹³⁵ *Ciment du St-Laurent inc. c. Barrette*, 2008 CSC 64, par. 86.

¹³⁶ *Homans c. Gestion Paroi inc.*, 2017 QCCA 480, référant à *Ciment du Saint-Laurent inc. c. Barrette*, précité, note 135, par. 68.

¹³⁷ *Planton A et P inc. c. Delage*, 2015 QCCA 7, par. 79; *Lefebvre c. Granby Multi-Sports*, 2016 QCCA 1547, par. 49.

¹³⁸ *Ciment du St-Laurent inc. c. Barrette*, précité note 135, par. 96; en l'espèce, la notion de voisin s'applique aux membres du groupe puisque l'immeuble qu'ils occupent se trouve dans un rayon de 200 mètres du Lac-à-la-Tortue. Aussi, la notion de voisin comprend le propriétaire du fonds et l'usager sur une base régulière.

la communauté environnante », « à l'environnement global ou collectif. »¹³⁹

[178] La légalité de l'activité et l'obtention d'un permis (certificat) de l'autorité législative ou administrative ne constituent pas, en soi et automatiquement, un moyen de défense à l'article 976 C.c.Q.¹⁴⁰. Par contre, l'activité menée dans le respect de la réglementation est un facteur parmi d'autres qui, dans le cadre de l'analyse « *multifactorielle* », peut influencer sur les limites de la tolérance entre voisins¹⁴¹.

[179] L'analyse des inconvénients tient à deux critères fondamentaux :

- La gravité qui « *renvoie à l'idée d'un préjudice réel et sérieux* »;
- La récurrence qui « *s'entend généralement d'un trouble continu et répétitif s'étalant sur une durée assez longue* »;

[180] Ces deux critères doivent être appliqués dans le spectre du contexte prévu par l'article 976 C.c.Q., c'est-à-dire en tenant compte de la nature des fonds ou leur situation ou suivant les usages locaux¹⁴².

[181] Même si la perception du bruit est un phénomène subjectif et relatif, la norme objective doit tout de même être priorisée dans l'analyse du caractère normal ou anormal d'un inconvénient :

« [218] [...] – les experts nous le confirment – que tous ne perçoivent pas de façon identique un même niveau sonore, [...] »¹⁴³

[182] C'est dans ce cadre que sont tracées les limites de la tolérance que se doivent les voisins.

[183] De plus :

- l'antériorité d'un usage fait partie de l'analyse contextuelle¹⁴⁴, même si à certains égards, elle n'est pas absolue¹⁴⁵;
- en acquérant une propriété, le voisin acquiert « *l'environnement d'alors, mais, [dans une certaine mesure] aussi l'environnement futur* »¹⁴⁶;

¹³⁹ *Entreprises Auberge du parc Ltée c. Site historique du Banc-de-pêche de Paspébiac*, 2009 QCCA 257, par. 17.

¹⁴⁰ Pierre-Claude LAFOND, *Précis de droit des biens*, 2^e éd., Montréal, Éditions Thémis, 2007, no 1 045.

¹⁴¹ *Association des résidents riverains de la Lièvre inc. c. Québec (Procureure générale)*, 2015 QCCS 5100, par. 771.

¹⁴² *Plantons A. et P. inc. c. Delage*, 2015 QCCA 7, par. 81; *Homans c. Gestion Paroi inc.*, 2017 QCCA 480, par. 450, 451, 471, 472.

¹⁴³ *Maltais c. P.G. du Québec*, 2018 QCCS 527.

¹⁴⁴ *Entreprises Auberge du parc Ltée c. Site historique du Banc-de-pêche de Paspébiac*, précité note 139, par. 18.

¹⁴⁵ *Lefebvre c. Granby Multi-Sports*, 2016 QCCA 1547, par. 57.

- Ainsi, un fonds « *ne bénéficie pas d'un droit acquis à ce que la situation du voisinage demeure inchangée* »¹⁴⁷.

12.2. Application

12.2.1. Particularités

[184] En l'espèce, certaines particularités doivent être considérées dans l'appréciation de l'existence ou non d'inconvénients anormaux.

[185] D'abord, les mesures d'atténuation du bruit et les restrictions émanent d'une réglementation adoptée spécifiquement pour le Lac-à-la-Tortue par :

- l'autorité législative compétente¹⁴⁸;
- au terme d'une importante consultation publique;
- menée par un organisme régulateur spécialisé (Transports Canada);
- lequel a pour principal guide l'intérêt public qui comprend, parmi d'autres critères, celui du droit à l'environnement sain et au maintien d'une qualité de vie;
- rappelons que quatre options, incluant l'interdiction des vols touristiques, ont été considérées;
- dans l'intérêt public, ce sont des restrictions au niveau des plages horaires qui ont été imposées et des « *considérations d'atténuation du bruit* » qui ont été mises de l'avant.

¹⁴⁶ *Me Namara c. Congrégation des Sœurs des Saints noms de Jésus et Marie*, 1995 CanLII 3700 (C.S.), par. 53.

¹⁴⁷ *Entreprises Auberge du Parc Ltée c. Ste historique du Banc-de-pêche de Paspébiac*, précité, note 139, par. 15.

¹⁴⁸ *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. (1985), c. A-2, article 4.9 :

4.9 Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur l'aéronautique et notamment en ce qui concerne : [...]

b) la conception, la construction ou fabrication, le contrôle, l'homologation, l'immatriculation, l'agrément, l'identification et le marquage, la distribution, l'entretien, l'installation et la certification des produits aéronautiques; [...]

e) les activités exercées aux aérodromes ainsi que l'emplacement, l'inspection, l'enregistrement, l'agrément et l'exploitation des aérodromes;

f) les bruits provenant des aérodromes et des aéronefs; [...]

h) les conditions d'utilisation des aéronefs et d'exécution de tout acte à bord ou à partir d'aéronefs; [...]

k) la classification et l'usage de l'espace aérien, ainsi que le contrôle et l'usage des routes aériennes; [...]

l) l'interdiction de l'usage de l'espace aérien ou d'aérodromes; [...].

[186] De plus, le Lac-à-la-Tortue est un aérodrome :

« **aérodrome** : tout terrain, plan d'eau (gelé ou non) ou autre surface d'appui servant ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir, en tout ou en partie, aux mouvements et à la mise en œuvre des aéronefs, y compris les installations qui y sont situées ou leur sont rattachées. »¹⁴⁹

[187] Des activités commerciales aéronautiques s'y déroulent depuis 1919. L'exploitation de cette industrie aéronautique, et le bruit qui en résulte, constituent à prime abord, une composante de l'environnement du lac.

[188] Les fonds des riverains se situent dans cet environnement¹⁵⁰.

[189] Les vols touristiques sont saisonniers, donc limités dans le temps. La saison s'échelonne du 1^{er} mai au 30 octobre.

[190] Les vols touristiques sont interdits en tout temps pendant les périodes suivantes : la nuit, le matin avant 9 h, sur les heures de dîner (midi à 14 h) et après 17 h.

[191] Les vols touristiques sont totalement interdits les samedis, les dimanches ainsi que les jours fériés durant les mois de juin, juillet et août.

[192] Un tel encadrement rend les vols touristiques prévisibles, ce qui a une incidence sur la gêne : un des effets du bruit environnemental¹⁵¹.

[193] Rappelons aussi qu'en 2009, Bel-Air ne possédait que deux hydravions. C'est en octobre 2010 qu'elle acquiert le troisième¹⁵².

[194] Depuis 2010, Bel-Air limite à quatre le nombre d'hydravions utilisés en saison forte, soit en septembre et octobre. En d'autres temps, Bel-Air utilise trois hydravions.

[195] En l'espèce, le nombre de vols est tributaire du nombre d'hydravions disponibles, des conditions climatiques et des délais pour l'embarquement et le débarquement.

[196] Madame Mongrain confirme que des vols touristiques planifiés peuvent être annulés pour des raisons reliées à la météo, aux vents défavorables ou si la réservation souhaitée n'entre pas dans les plages horaires permises par Transports Canada.

[197] Il ressort également ce qui suit des témoignages d'Alfred St-Onge et des pilotes Jason Ouellet et Franck Enjalric.

¹⁴⁹ *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. (1985), c. A-2, article 3(1).

¹⁵⁰ *Entreprises Auberge du parc Ltée c. Site historique du Banc-de-pêche de Paspébiac*, 2009 QCCA 257, par. 22; voir également Pierre-Claude LAFOND, précité, note 140, p. 416.

¹⁵¹ Rapport complémentaire de l'experte Boivin du 23 mars 2018, pièce DB-44, p. 7-8.

¹⁵² Témoignage du pilote Jason Ouellet.

[198] Les deux Cessnas peuvent contenir cinq passagers. Le Beaver peut contenir sept passagers. Bel-Air emploie un maximum de trois pilotes par saison.

[199] Le pilote Enjalric précise que trois ou quatre appareils peuvent décoller à la queue leu leu mais un à la fois. À l'intérieur d'une minute, l'hydravion se trouve à l'extérieur du lac.

[200] En haute saison (septembre-octobre), il évalue à un maximum de douze vols touristiques dans une journée. Selon lui, cette situation est rarissime (2-3 fois).

[201] Selon le pilote Jason Ouellet, le nombre de vols touristiques qu'il a effectués pendant les périodes plus achalandées (septembre-octobre) est limité à un maximum de 12 vols par jour.

[202] Selon Alfred St-Onge, le maximum est de 14 vols par jour. À quelques occasions (une à deux fois par saison), il y a pu avoir 15 ou 16 vols. Ce maximum est atteint en forte saison, qu'il identifie comme étant de septembre à la mi-octobre.

[203] Mais il y a plus.

12.2.2. L'admission de la Coalition

[204] En plaidoirie, la Coalition admet que 10 vols touristiques par jour constituent une limite acceptable et raisonnable. Pour la Coalition, 10 vols touristiques par jour constituent un inconvénient normal ou tolérable pour les riverains. Pour la personne désignée, Liliane Guay, 12 vols touristiques par jour (excluant les fins de semaine) est tolérable¹⁵³.

[205] Or, la Coalition présente un document qu'elle intitule : « *Statistiques concernant le nombre de jours où il y a eu un certain nombre de vols touristiques effectués par Bel-Air Laurentien Aviation* »¹⁵⁴. Dans son inventaire de pièces du 11 mars 2018, elle identifie ce document comme suit :

« Tableaux du nombre de vols touristiques effectués par Bel-Air Laurentien Aviation au Lac-à-la-Tortue par jour pour chaque année de 2008 à 2017 (pièces P-52, P-54, P-60, P-62, P-63, P-64 et P-65). »

[206] Cette compilation est élaborée à partir de documents fournis par Bel-Air¹⁵⁵, avec une définition élargie de la notion de vols touristiques¹⁵⁶ :

¹⁵³ Véronique Larivière et Jonathan Chevalier considèrent aussi que 12 vols par jour est un seuil acceptable.

¹⁵⁴ Pièce P-90.

¹⁵⁵ Pièces P-52, P-60, P-62 à P-65.

¹⁵⁶ Notamment pour les vols – durée de vol entre 30 min. et 1 h – ceux dont le nombre de passagers était de deux avec un temps d'air de moins de 1 h, notes pour la compilation, pièce P-79.

STATISTIQUES CONCERNANT LE NOMBRE DE JOURS OÙ IL Y A EU UN CERTAIN NOMBRE DE VOLS TOURISTIQUES EFFECTUÉS PAR BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION										
Nombre de vols touristiques	Nombre d'occurrences (jours) par année									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
entre 1 et 5	47	69	52	49	65	45	41	44	41	27
entre 6 et 10	20	21	35	28	28	41	31	35	31	38
entre 11 et 15	4	9	14	17	14	16	26	20	22	25
entre 16 et 20	0	1	13	12	12	9	13	12	16	15
entre 21 et 25	0	0	1	3	4	7	8	3	15	8
entre 26 et 30	0	0	1	6	2	11	7	6	6	10
entre 31 et 35	0	0	0	1	0	5	2	3	6	2
entre 36 et 40	0	0	0	0	0	1	1	4	1	6
entre 41 et 45	0	0	0	0	0	0	0	4	1	4
entre 46 et 50	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0
Nombre de jours où il y a eu des vols touristiques	71	100	119	116	125	135	129	132	142	135
Nombre total de vols touristiques	294	438	857	1041	935	1489	1405	1563	1838	1862
Moyenne de vols touristiques par jour	4,14	4,38	7,20	8,97	7,48	11,03	10,89	11,84	12,94	13,79

[207] De ce tableau, le Tribunal retient ce qui suit malgré que certains vols sont qualifiés de touristiques alors qu'ils ne le sont pas au sens de la définition retenue.

[208] De 2008 à 2012 inclusivement, la « *moyenne de vols touristiques par jour* » effectués par Bel-Air est inférieure au seuil de tolérance que la Coalition considère être raisonnable, c'est-à-dire 10 vols touristiques par jour.

[209] Aux fins du calcul de cette moyenne, la Coalition considère uniquement « *les jours où il y a eu des vols touristiques : c'est-à-dire que le résultat est obtenu en divisant le nombre total de vols touristiques dans une année donnée par le nombre total de jours où il y a eu des vols touristiques* »¹⁵⁷. Le calcul de la moyenne n'inclut pas les jours où il n'y a pas eu de vols touristiques.

[210] Même si le nombre de vols touristiques est en augmentation, la moyenne de vols touristiques par jour de 2013 à 2017 ne dépasse pas de manière significative la norme que la Coalition et la personne désignée jugent comme acceptable-raisonnable-tolérable :

- 2013 : 11.03 vols touristiques / jour
- 2014 : 10.89 vols touristiques / jour

¹⁵⁷ Note explicative du tableau du nombre de vols touristiques effectués par Bel-Air Laurentien Aviation à Lac-à-la-Tortue par jour pour chaque année de 2008 à 2017.

- 2015 : 11.84 vols touristiques / jour
- 2016 : 12.94 vols touristiques / jour
- 2017 : 13.79 vols touristiques / jour

[211] Tenant compte des restrictions imposées en vertu de l'article 602.105 du *Règlement de l'aviation canadien*, le nombre de vols touristiques possible par saison¹⁵⁸ varie entre 155 et 159. Or, le nombre de jours de vols touristiques effectifs où Bel-Air a effectué des vols touristiques a toujours été inférieur à la limite saisonnière permise selon le tableau présenté par la Coalition :

- 2008 : 71 jours
- 2009 : 100 jours
- 2010 : 119 jours
- 2011 : 116 jours
- 2012 : 125 jours
- 2013 : 135 jours
- 2014 : 129 jours
- 2015 : 132 jours
- 2016 : 142 jours
- 2017 : 135 jours¹⁵⁹

12.2.3. L'arrêt *Lefebvre c. Granby Multi-Sports*¹⁶⁰

[212] La Coalition plaide cet arrêt sur les principes et sur le fait qu'il constitue un exemple de trouble de voisinage¹⁶¹.

[213] En 2012, la Ville de Granby adopte un règlement limitant les heures d'ouverture d'un centre de tir.

[214] Cette réglementation municipale est issue de « *négociations par son directeur général* » entre les voisins pétitionnaires et les amateurs de tirs, dans un esprit de compromis¹⁶².

¹⁵⁸ *Règlement de l'aviation canadien*, art. 602.105; voir également retranscription du document intitulé « compilation vols touristiques 2009-2017 », pièce P-58, p. 2.

¹⁵⁹ Tableaux confectionnés par la Coalition, pièce P-90.

¹⁶⁰ 2016 QCCA 1547.

¹⁶¹ Plan d'argumentation de la Coalition, p. 13, 14, 73.

¹⁶² 2016 QCCA 1547, par. 30, 31.

[215] Le juge de première instance résume ainsi le climat sonore qui prévaut pour les voisins du champ de tir appartenant à Granby Multi-Sports qui compte, en 2014, 523 membres :

« [1] Avoir comme voisin un champ de tir, avec ses pétarades nombreuses et agaçantes, n'est pas de tout repos, particulièrement quand on a choisi de vivre entre des boisés, en campagne, sur de grands terrains qu'on aménage et équipe pour avoir une vie sociale extérieure agréable, particulièrement l'été, pour y recevoir familles et amis.

[...]

[60] En résumé, la preuve scientifique confirme ce que disent les demandeurs et leur voisinage : Il y a du bruit, beaucoup de bruit. On parle de bruits instantanés à des rythmes parfois, je le répète, de 230 à 240 coups de fusil ou de pistolet à l'heure. »¹⁶³

[216] En fait, le Règlement de la Ville de Granby¹⁶⁴ limite comme suit les heures permises pour les activités du champ de tir :

- les mardis et mercredis de 18 h à 20 h 30;
- les samedis de 9 h à 15 h 30;
- la fin de semaine de la fête du travail et la dernière fin de semaine de mai, le vendredi de 9 h à 15 h 30 ainsi que le dimanche de 9 h à 15 h 30;
- les mardis, mercredis et jeudis de 9 h à 17 h pour l'entraînement de corps policier.

[217] Le jugement de première instance ajoute à ces restrictions horaires, une ordonnance d'injonction de cesser l'activité, à chaque année, pendant les deux semaines de vacances de la construction (l'été).

[218] Dans l'arrêt unanime du 23 septembre 2016, la Cour d'appel modifie le dispositif du jugement de première instance pour y ajouter une autre restriction :

« [84] Aussi, suis-je d'avis d'accueillir l'appel et de modifier le paragraphe [113] des conclusions du jugement pour y ajouter :

[113] ... ainsi que les samedis durant la période du 24 juin au premier lundi de septembre, y compris ces deux jours fériés, sous la réserve prévue au règlement de la Ville de « deux fins de semaines pour des tournois. » »¹⁶⁵

¹⁶³ *Lefebvre c. Granby Multi-Sports*, 2015 QCCS 731, par. 1 et 60.

¹⁶⁴ Ce règlement a été modifié à quelques reprises.

¹⁶⁵ *Lefebvre c. Granby Multi-Sports*, 2016 QCCA 1547.

[219] La Cour d'appel considère ainsi que ces mesures constituent un seuil de tolérance acceptable et que les inconvénients reliés au bruit occasionnés par les activités du champ de tir sont normaux.

[220] Cet arrêt permet de faire un parallèle avec la présente affaire et d'en induire certaines conclusions sur la normalité des inconvénients engendrés par les activités de Bel-Air relativement aux vols commerciaux touristiques.

[221] Préalablement, spécifions qu'en l'espèce, Transports Canada n'a pas négocié un compromis dans un contexte politique. Il a plutôt réglementé dans l'intérêt public au terme d'une vaste consultation publique à laquelle ont pris part plusieurs intervenants (dont la Coalition). Transports Canada a soupesé différentes options à la lumière des interventions.

[222] Certaines similitudes avec l'arrêt *Lefebvre* peuvent être dégagées :

- les troubles de voisinage allégués sont reliés au bruit;
- l'activité est régie par des restrictions ayant pour but d'atténuer le bruit;
- ces restrictions ont une force obligatoire car imposées en vertu d'une réglementation.

[223] Par contre, les restrictions obligatoires qui régissent l'exploitation des vols touristiques par Bel-Air à Lac-à-la-Tortue présentent d'importantes différences par rapport à celles de l'affaire *Lefebvre* :

1. la saison forte est limitée à deux mois (septembre-octobre)¹⁶⁶;
2. toutes les fins de semaine de l'été (et non seulement les samedis tels qu'ajoutés par la Cour d'appel) et les jours fériés de l'été sont couverts par la restriction d'interdiction totale des vols touristiques¹⁶⁷;
3. les plages horaires sont limitées en tout temps (y compris pour toutes les fins de semaine en saison forte (septembre et octobre)). Les vols touristiques sont interdits dès la fin de l'après-midi (17 h) jusqu'à 9 h le lendemain matin de même que sur l'heure du dîner (midi à 14 h)¹⁶⁸;
4. il y a certains jours où il n'y a pas de vols en raison des conditions climatiques, de l'orientation du vent, des absences ou des annulations de réservations;

¹⁶⁶ Alors que dans l'affaire *Lefebvre*, c'est pendant l'été.

¹⁶⁷ Alors que Granby Multi-Sports peut aussi opérer le 24 juin et le 1^{er} juillet s'ils coïncident avec un jour de la semaine permis.

¹⁶⁸ Alors que Granby Multi-Sports peut opérer sur l'heure du souper et une partie de la soirée les mardis et mercredis de même que le jeudi (pour l'entraînement de 9 h à 17 h). Granby Multi-Sports peut aussi opérer sur l'heure du dîner le samedi (sauf l'été) et peut opérer les deux fins de semaine de tournoi.

5. dès la fin octobre, tous les vols touristiques cessent, et ce, pour six mois (novembre à avril inclusivement)¹⁶⁹;
6. les autres types de vols d'hydravions cessent également ou diminuent certainement de façon notable en raison de la saison hivernale et du lac gelé¹⁷⁰;
7. chez Granby Multi-Sports, les activités du champ de tir sont à l'année, selon le même potentiel d'opération;
8. en l'espèce, les activités de vols touristiques se limitent à une saison variant de 155 à 159 jours / an¹⁷¹;
9. selon les données fournies par la Coalition, les jours effectifs de vols touristiques sont inférieurs au potentiel de jours permis¹⁷².

[224] Dans l'affaire *Lefebvre c. Granby Multi-Sports*, le climat sonore est caractérisé par 230 à 240 coups de fusil ou de pistolet à l'heure, qui représentent 75 à 85 dBA¹⁷³.

[225] Il importe enfin de rappeler les considérations que retient la Cour d'appel pour juger de l'affaire :

« [80] À mon avis, la situation ne sera tolérable par des voisins raisonnables que s'ils peuvent bénéficier de leurs loisirs des fins de semaine estivales pour avoir, selon les mots du juge, « une vie sociale extérieure agréable, particulièrement l'été, pour y recevoir famille et amis ».

[81] À l'automne, les chasseurs viendront ajuster leurs armes, mais comme l'une des témoins l'a fait remarquer : « durant le temps de la chasse... on s'était habitué à ça, il n'y avait aucun problème... ». Il est plus facile de comprendre la passion des chasseurs et de les tolérer, si on a pu profiter de l'été.

[82] Quant à l'hiver, c'est autre chose. Il y a sûrement moins de tireurs qui bravent le froid. Et lorsqu'on pellette, la tuque rabattue sur les oreilles, le bruit est moins dérangeant. [en l'espèce il n'y a aucun vol touristique l'hiver]

[83] L'objectif n'est pas de faire disparaître les inconvénients, mais de les réduire à un niveau acceptable. Et les faits démontrent que l'intolérable survient l'été. »¹⁷⁴

¹⁶⁹ Alors que Granby Multi-Sports opère le champ de tir à l'année.

¹⁷⁰ *Id.*

¹⁷¹ Pièce P-58.

¹⁷² Pièces P-90 et P-58, p. 2.

¹⁷³ 2015 QCCS 731, par. 58.

¹⁷⁴ Sur la dernière phrase, il y a cependant lieu de nuancer en tenant compte des distinctions de notre cas énoncées au paragraphe précédent.

12.2.4. L'arrêt *Homans c. Gestion Paroi inc.*¹⁷⁵

[226] La présente affaire se distingue de l'arrêt *Homans c. Gestion Paroi inc.* où les défendeurs ont été condamnés *in solidum* pour troubles de voisinage.

[227] Simon Homans et la société numérique poursuivie étaient des personnes liées, pour toute la période pertinente au litige. Le propriétaire du fonds est Simon Homans et l'exploitant est 9202 Québec inc. C'est Homans qui contrôle 9202 Québec inc.¹⁷⁶, ce qui implique que l'un et l'autre agissent en « *toute connaissance de cause* ». D'ailleurs, la juge Hogue, j.c.a., écrit :

« [...] « l'élément déterminant majeur est le résultat de l'acte accompli par le propriétaire (c'est-à-dire, le trouble anormal ou l'inconvénient excessif), plutôt que son comportement ». L'acte en question, ici, est la location du terrain, en toute connaissance de cause, à Québec inc. »¹⁷⁷

[228] La situation est bien différente en l'espèce.

[229] Récapitulons :

- en 2008, Bel-Air n'offre pas de vols touristiques;
- Bel-Air et Aviation Mauricie sont des sociétés distinctes;
- chacune possède son organisation;
- elles ne sont pas des personnes morales liées;
- Bel-Air n'a aucun contrôle sur les activités d'Aviation Mauricie;
- Bel-Air ne retire aucune part des revenus générés par les vols touristiques effectués par Aviation Mauricie;
- en 2008, Bel-Air n'avait aucun contrôle sur les vols touristiques effectués par Aviation Mauricie et sur le respect, par elle, des considérations d'atténuation et des restrictions.

[230] Dans ces circonstances et dans le contexte opérationnel des autres sociétés à qui Bel-Air a permis d'offrir des vols touristiques à partir de ses quais¹⁷⁸, la responsabilité de Bel-Air pour troubles de voisinage n'est pas engagée.

12.2.5. Les témoins de la Coalition

[231] Seize riverains ont témoigné. Leurs doléances quant au bruit des hydravions sont de plusieurs ordres :

¹⁷⁵ 2017 QCCA 480.

¹⁷⁶ 2015 QCCS 1308, par. 13.

¹⁷⁷ *Homans c. Gestion Paroi inc.*, 2017 QCCA 480, par. 173.

¹⁷⁸ Par. 163 à 170 de ce jugement.

- interférence avec la communication (conversations de vive voix et téléphoniques, télévision)¹⁷⁹;
- incidence au plan psychologique :
 - angoisse, anxiété, stress¹⁸⁰;
 - frustration, agressivité, irritabilité, atteinte au moral et à l'humeur¹⁸¹;
 - fuite¹⁸²;
 - concentration réduite¹⁸³;
 - crainte d'accidents¹⁸⁴;
- incidence sur la santé physique :
 - malaises (maux de tête, hypertension, maux d'estomac)¹⁸⁵;
 - effet de surprise, sursaut¹⁸⁶;
 - bourdonnement d'oreilles – acouphènes¹⁸⁷;
- incidence sur le sommeil :
 - insomnie¹⁸⁸;
 - perturbation du repos (sieste, relaxation)¹⁸⁹;
- limitation des activités :
 - utilisation restreinte du lac¹⁹⁰;
 - activités sociales diminuées¹⁹¹;
 - activités extérieures réduites¹⁹²;

¹⁷⁹ Colette Pagé, Claude Gélinas, Pierrette Bournival, Madeleine Bourke-Rainville, Marielle Magnan, Maurice Leblanc, Danielle Bédard, Claude Cardinal, Danielle Gauthier, Véronique Larivière, Richard Venne, Aline Cossette, Jonathan Gagnon, Pierre Laurent, Jonathan Chevalier.

¹⁸⁰ Liliane Guay, Colette Pagé, Claude Gélinas, Pierrette Bournival, Marielle Magnan, Danielle Gauthier, Véronique Larivière, Aline Cossette.

¹⁸¹ Liliane Guay, Colette Pagé, Claude Gélinas, Pierrette Bournival, Marielle Magnan, Maurice Leblanc, Danielle Bédard, Claude Cardinal, Danielle Gauthier, Véronique Larivière, Richard Venne, Aline Cossette, Pierre Laurent.

¹⁸² Liliane Guay, Colette Pagé, Claude Cardinal, Danielle Gauthier, Maurice Leblanc, Madeleine Bourke-Rainville, Marielle Magnan.

¹⁸³ Liliane Guay, Claude Gélinas, Madeleine Bourke-Rainville, Claude Cardinal, Danielle Gauthier, Aline Cossette, Marielle Magnan, Pierre Laurent, Richard Venne.

¹⁸⁴ Maurice Leblanc, Danielle Gauthier, Véronique Larivière, Aline Cossette, Pierre Laurent.

¹⁸⁵ Liliane Guay, Marielle Magnan, Claude Cardinal, Pierrette Bournival.

¹⁸⁶ Jonathan Chevalier, Danielle Gauthier, Aline Cossette.

¹⁸⁷ Pierrette Bournival, Danielle Bédard.

¹⁸⁸ Liliane Guay, Colette Pagé, Claude Gélinas, Pierrette Bournival.

¹⁸⁹ Liliane Guay, Claude Gélinas, Pierrette Bournival, Danielle Gauthier, Pierre Laurent.

¹⁹⁰ Colette Pagé, Claude Gélinas, Pierrette Bournival, Danielle Gauthier, Véronique Larivière, Aline Cossette, Pierre Laurent, Jonathan Chevalier, Maurice Leblanc.

¹⁹¹ Colette Pagé, Claude Gélinas, Madeleine Bourke-Rainville, Claude Cardinal, Danielle Gauthier, Véronique Larivière, Richard Venne, Aline Cossette, Pierre Laurent.

- dépréciation de la valeur de la propriété¹⁹³;
- vibration d'un bâtiment¹⁹⁴;
- vente de la propriété en raison du bruit¹⁹⁵.

[232] À ces témoignages s'ajoute le contenu de 19 des 29 lettres produites¹⁹⁶.

[233] À noter que ces lettres datent de 2011 et sont toutes antérieures à l'année au cours de laquelle Aviation Mauricie a cessé son exploitation à Lac-à-la-Tortue (2012)¹⁹⁷.

[234] Les inconvénients allégués sont de même nature :

- interférence avec la communication¹⁹⁸;
- incidence au plan psychologique :
 - angoisse, anxiété, stress¹⁹⁹;
 - frustration, agressivité, irritabilité, atteinte au moral et à l'humeur²⁰⁰;
 - fuite²⁰¹;
 - concentration réduite²⁰²;
 - crainte d'accidents²⁰³;
- incidence sur la santé physique :
 - malaises (maux de tête, hypertension, maux d'estomac)²⁰⁴;

¹⁹² Liliane Guay, Colette Pagé, Claude Gélinas, Pierrette Bournival, Madeleine Bourke-Rainville, Marielle Magnan, Maurice Leblanc, Danielle Bédard, Claude Cardinal, Véronique Larivière, Richard Venne, Aline Cossette, Pierre Laurent, Jonathan Chevalier.

¹⁹³ Pierrette Bournival, Maurice Leblanc, Jonathan Chevalier.

¹⁹⁴ Pierrette Bournival (plancher de la remise).

¹⁹⁵ Pierrette Bournival, Maurice Leblanc, Jonathan Chevalier a vendu en raison de sa séparation.

¹⁹⁶ 10 émanent de membres ayant témoigné; pièce P-40, en liasse.

¹⁹⁷ Il en est de même pour la lettre de la personne désignée, Liliane Guay, pièce P-59.

¹⁹⁸ Claude Aubry, Jocelyn Boily, Claude Bournival, Marc Brière, Michèle Brière, Édith Doucet Cardinal, Pauline Desaulniers et Réjean Paquin, Hélène Perron, Lise Lesieur Leblanc, Danielle Perron, François Rainville, Denise Rouillard, Berthier Roy.

¹⁹⁹ Claude Aubry, Claude Bournival, Jonathan Brière, Marc Brière, Édith Doucet, Pauline Desaulniers et Réjean Paquin, Hélène Perron, Michel Rouillard.

²⁰⁰ Jocelyn Bailey, Jonathan Brière, Marc Brière, Édith Doucet Cardinal, Pauline Desaulniers et Réjean Paquin, Annie Grenier, Hélène Perron, Lise Lesieur Leblanc, François Rainville, Berthier Roy, Michel Rouillard.

²⁰¹ Claude Aubry, Jonathan Brière, Hélène Perron, Lise Lesieur Leblanc, François Rainville, Robert Ricard, Denise Rouillard.

²⁰² Jonathan Brière.

²⁰³ Jocelyn Bailey, Renée Plante Bournival, Édith Doucet Cardinal, Madeleine Lahaie, Hélène Perron, Lise Lesieur Leblanc, François Rainville, Denise Rouillard.

²⁰⁴ Claude Aubry, Claude Bournival, Marc Brière, Édith Doucet Cardinal, Pauline Desaulniers et Réjean Paquin, Annie Grenier.

- effet de surprise, sursaut²⁰⁵;
- bourdonnement d'oreilles – acouphènes²⁰⁶;
- incidence sur le sommeil :
 - insomnie;
 - perturbation du repos (sieste, relaxation)²⁰⁷;
- limitation des activités :
 - utilisation restreinte du lac²⁰⁸;
 - activités sociales réduites²⁰⁹;
 - activités extérieures réduites²¹⁰;
- dépréciation de la valeur de la propriété²¹¹;
- vibration d'un bâtiment²¹²;
- vente de la propriété en raison du bruit²¹³;

[235] Ces personnes affirment et/ou écrivent que le bruit généré par les hydravions est infernal, intense, sans coordination, insupportable, traumatisant. Certains déclarent que lorsqu'il y avait deux hydrobases, 7-9 hydravions pouvaient décoller à la queue leu leu.

[236] Avec la modification de la demande du 25 avril 2018, le débat est maintenant réduit aux troubles et inconvénients puisque les réclamations individuelles sont réservées pour le préjudice corporel et/ou pour la baisse de valeur des propriétés des membres²¹⁴.

²⁰⁵ Claude Aubry, Jonathan Brière, Marc Brière, Jocelyne Déry.

²⁰⁶ Claude Aubry, Pauline Desaulniers et Réjean Paquin, Michel Rouillard.

²⁰⁷ Claude Aubry, Jocelyn Bailey, Claude Bournival, Jonathan Brière, Marc Brière, Édith Doucet Cardinal, Jocelyne Déry, Pauline Desaulniers et Réjean Paquin, Annie Grenier, Lise Lesieur Leblanc, Maurice Leblanc, Denise Rouillard.

²⁰⁸ Renée Plante Bournival, Édith Doucet Cardinal, Hélène Perron, Lise Lesieur Leblanc, François Rainville, Denise Rouillard, Michel Rouillard.

²⁰⁹ Claude Aubry, Jocelyn Bailey, Claude Bournival, Édith Doucet Cardinal, Hélène Perron, Lise Lesieur Leblanc, Maurice Leblanc, François Rainville, Denise Rouillard, Berthier Roy.

²¹⁰ Renée Plante Bournival, Marc Brière, Édith Doucet Cardinal, Hélène Perron, François Rainville, Denise Rouillard, Michel Rouillard.

²¹¹ Jocelyn Bailey, Michèle Brière, Claude Gélinas, Pauline Desaulniers et Réjean Paquin, François Rainville, Denise Rouillard, Michel Rouillard.

²¹² Claude Aubry (vitres et murs).

²¹³ Denise Rouillard.

²¹⁴ Jugement sur demande pour permission de modifier la demande introductive d'instance du 5 avril 2018.

[237] De plus, aucune preuve médicale ne documente les témoignages et le contenu des lettres. Il n'est pas possible d'établir le lien causal entre les problèmes de santé allégués et les vols touristiques.

[238] Le seul dossier médical produit est celui de la personne désignée²¹⁵. L'extrait pertinent de son dossier révèle des problèmes de santé qui existaient antérieurement à la période visée par l'action collective²¹⁶.

[239] Par ailleurs, Liliane Guay déclare ce qui suit lorsqu'interrogée au préalable le 15 avril 2015 :

« Q- Merci. Donc, amélioration significative, je comprends, en deux mille neuf (2009) à partir du moment où on impose des restrictions?

R- Vous parlez du bruit?

Q- Je parle de vos symptômes.

R- De moi? Non. Parce que la semaine, j'étais là, puis la semaine c'était infernal, là. Il y a eu une amélioration les fins de semaine. Mais sur semaine, on peut pas dire. Parce que c'est pas parce qu'entre midi et deux heures (12h00-2h00) il y en a pas, là, qu'on vient bien.

Q- OK. Donc, l'amélioration en deux mille neuf (2009) c'est qu'il n'y a plus de vols les fins de semaine pendant l'été. Oui?

R- Oui.

Q- OK. Mais la semaine est-ce qu'il y a eu amélioration?

R- Non, pas vraiment. Non.

Q- Il n'y a pas d'amélioration?

R- Non.

Q- OK. Donc, la situation demeure la même qu'en deux mille huit (2008) au niveau de la fréquence des vols puis du bruit?

R- En deux mille neuf (2009)? De mémoire, je vous dirais que oui.

Q- OK. Et dites-moi, parce qu'on a parlé tout à l'heure, on a parlé deux mille quatorze (2014), deux mille treize (2013), là il semble y avoir eu une diminution... une amélioration de votre bien-être.

R- Moins de vols. De mon bien-être, oui.

Q- Parce qu'il y a moins de vols, vous reliez ça au fait qu'il y a moins de vols.

R- Tout à fait.

Q- Pour ce qui est de deux mille dix (2010), deux mille onze (2011), deux mille (2012), comment vous décririez la situation, votre situation personnelle?

R- Ben, je la décrirais, je vivais le stress, je vivais toutes les conséquences, là, qu'on vient d'énumérer.

²¹⁵ Pièce DB-25, sous scellés.

²¹⁶ Pièce DB-25 A), sous scellés.

Q- OK. Donc, j'essaie... Je comprends qu'il y a deux (2) aspects. Je comprends qu'au niveau de la fréquence des vols puis des heures de vol, il y a des changements au fil des années. OK?

R- Um-hum.

Q- Je comprends que vous, au niveau de votre situation personnelle, si je comprends bien – puis corrigez-moi, je veux juste être certaine que j'ai le portrait de la situation -, quant à votre situation personnelle, donc, les dommages que vous alléguiez, ce que vous ressentez est-ce que vous me dites que c'est juste en deux mille treize (2013) que ça s'est amélioré ou non? Est-ce qu'il y a eu une amélioration de vos symptômes ou de vos dommages avant deux mille treize (2013)?

R- Moi, je vais vous dire que je l'ai vraiment remarqué que l'an dernier.

Q- En deux mille quatorze (2014)?

R- Parce que là on a vraiment profité de notre extérieur. Alors, c'est sûr que c'était plus calme.

[...]

Q- OK. Et ce que vous me décrivez, c'est que la raison... votre compréhension, là, c'est que la raison pour laquelle il y a eu une amélioration au niveau de votre sentiment de bien-être en deux mille treize (2013) et deux mille quatorze (2014), c'est parce qu'il y a eu diminution de la fréquence des vols?

R- Tout à fait.

Q- OK. Et on parle vraiment des mêmes vols, dans le sens qu'on parle du même bruit?

R- Moi, je parle toujours des vols touristiques.

Q- Des vols touristiques qui font tous le même bruit, si je comprends bien?

R- Puis à répétition, là. »²¹⁷

[240] Madame Guay précise subséquemment :

« Q- OK. Les vols d'entraînement, on en a pas beaucoup parlé à date. Premièrement, de quoi est-ce qu'il s'agit?

R- Les vols d'entraînement c'était surtout relié à Aviation Mauricie. Alors ces vols avaient lieu, de ce que je me rappelle, parce que c'était déjà... c'étaient les périodes où qu'il y avait des restrictions, alors c'est à ces moments-là qu'elle en profitait pour faire ses périodes d'entraînement, la compagnie, là.

Q- OK. Donc, à partir de deux mille neuf (2009)? Est-ce que les périodes de restriction c'est à partir de juin deux mille neuf (2009)?

R- Ben là elle en faisait sûrement, avant, à travers, là, mais entre autres à partir de deux mille neuf (2009) avec les restrictions, les vols d'entraînement se faisaient beaucoup sur les heures justement de restrictions parce que ça c'était

²¹⁷ Interrogatoire au préalable de la personne désignée, Liliane Guay, du 15 avril 2015 par Me Dominique Poulin (Ville de Shawinigan), p. 52-55.

permis, c'était pas des vols touristiques. Nous, on a toujours mis l'accent sur les vols touristiques. Alors là c'étaient des vols d'entraînement.

[...]

R- [...] Puis des vols d'entraînement, ben, nous, ce qu'on a eu connaissance, c'est qu'ils se posent, ils repartent, ils volent à basse altitude, c'est de l'entraînement, là.

[...]

Q- OK. Puis ça, c'est pendant quelle période?

R- Mais comme je vous dis, on les a remarqués plus parce que c'était sur les périodes de restriction. Mais ça fait comme un oiseau, là, comme une mouche, là, t'sais : « iyon! iyon! iyon! », ça se pose, ça repart, ils vont à basse altitude, c'est des vols qui sont dérangeants, là, c'est pas un vol que moi je vais vous dire régulier comme je parlais tout à l'heure, là. »²¹⁸

[241] Par ailleurs, plusieurs témoins de la Coalition ont peine à admettre que le bruit a diminué après 2012²¹⁹.

[242] Pourtant, cet état de fait est démontré scientifiquement par l'expert Savard à certains points de mesure.

Comparaison 2016 - 2015 - 2011 pour le LAmax

2015 SNC-Lavalin			2016 Vinacoustik			2011 Vinacoustik		
Point	Adresse	LAmax le plus élevé	Point	Adresse	LAmax le plus élevé	Point	Adresse	LAmax le plus élevé
1	1380, avenue du Tour du Lac Nord	84	7	1371, chemin de la Vigilance	88	10	1400, avenue du Tour du Lac Nord	100
2	5730, avenue du Tour du Lac Sud	89	2	5690, avenue Tour du Lac	83	15	5690, avenue du Tour du Lac Sud	97
3	5060, avenue du Tour du Lac Sud	86	1	5076, avenue Tour du Lac	94	2	5090, avenue du Tour du Lac Sud	100
4	2850, 176 ^e Rue	82	6	2860, rue du Bombardier	88	7	2860, 176 ^e Rue	88

²¹⁸ *Id.*, p. 75-77.

²¹⁹ Madeleine Bourke-Rainville, Jonathan Gagnon, Danielle Gauthier, Claude Gélinas, Maurice Leblanc, Pierre Laurent, Marielle Magnan, Colette Pagé.

Comparaison 2016 – 2015 – 2011 pour le LAeq, 1 h

2015 SNC-Lavalin			2016 Vinacoustik			2011 Vinacoustik		
Point	Adresse	LAeq, 1h le plus élevé	Point	Adresse	LAeq, 1h le plus élevé	Point	Adresse	LAeq, 1h max le plus élevé
1	1380, avenue du Tour du Lac Nord	59	7	1371, chemin de la Vigilance	60	10	1400, avenue du Tour du Lac Nord	77
2	5730, avenue du Tour du Lac Sud	63	2	5690, avenue Tour du Lac	56	15	5690, avenue du Tour du Lac Sud	64
3	5060, avenue du Tour du Lac Sud	60	1	5076, avenue Tour du Lac	70	2	5090, avenue du Tour du Lac Sud	68
4	2850, 176 ^e Rue	59	6	2860, rue du Bombardier	59	7	2860, 176 ^e Rue	60

[243] Conséquemment, il y a nécessairement eu diminution des vols à l'heure du dîner et à tout autre moment des heures permises puisque Bel-Air n'effectue pas de vols d'entraînement, qu'elle a respecté en tout temps, selon une preuve prépondérante, les restrictions applicables aux vols touristiques et qu'elle n'utilise que trois hydravions de mai à août et quatre hydravions en saison forte (septembre et octobre)²²⁰.

[244] Le Tribunal ne peut ignorer ces faits dans son appréciation de la responsabilité de Bel-Air tant sous les articles 6, 7 et 1457 C.c.Q. que sous l'article 976 C.c.Q.

12.2.6. Les témoins de Bel-Air

[245] Treize riverains ont témoigné sur l'absence d'inconvénients subis en lien avec le bruit occasionné par les hydravions lors des vols touristiques.

[246] Les témoins de la défense ont « *des profils variés* »²²¹ : personnes retraitées²²², résidents saisonniers, résidents permanents, etc. Cinq témoins utilisent leur résidence de Lac-à-la-Tortue lorsqu'ils travaillent à domicile.

²²⁰ À l'exception de 2009 et une bonne partie de 2010 où Bel-Air n'opérait qu'à deux hydravions.

²²¹ Plan d'argumentation de la défenderesse Bel-Air, p. 78.

²²² Serge Normandin, Gilles Frigor, Andrée Jacques, Patrice Boursier, Pierre Mercier.

[247] Serge Normandin a sa résidence principale depuis le printemps 2017 mais il a possédé deux autres résidences à Lac-à-la-Tortue depuis une vingtaine d'années.

[248] Gilles Frigon est retraité depuis 2006. Il habite au 5670 Tour du Lac, en face de l'hydrobase de Bel-Air. Il s'agit de sa résidence principale depuis 2016. Il fréquente le Lac-à-la-Tortue depuis son enfance. Dans les années 60, ses parents louaient un chalet. À partir des années 70, il visitait régulièrement sa famille²²³.

[249] Au moment de l'instruction, Patrice Boursier est retraité depuis 6-7 ans. Il habite le 5422 Tour du Lac depuis plus de 20 ans. Sa résidence est située en face de l'hydrobase de Bel-Air. Pendant sa vie active, il prenait généralement un mois de vacances en septembre.

[250] Au moment de l'instruction, Pierre Mercier est retraité depuis 10 ans. Il habite en permanence à Lac-à-la-Tortue depuis la même période. Il possède un terrain de 60 000 pieds carrés. Il a acquis sa propriété au cours de l'instance.

[251] Andrée Jacques a sa résidence principale au 1390 chemin de la Vigilance depuis 2005. Par rapport à l'hydrobase de Bel-Air, elle habite la troisième maison. Elle fréquente le Lac-à-la-Tortue depuis son enfance.

[252] Madame Jacques est la voisine de madame Pierrette Bournival, membre de la Coalition, qui habite au 1400 de la Vigilance.

[253] Jean Frigon, qui fréquente d'ailleurs le Lac-à-la-Tortue depuis l'âge de cinq ans, s'est construit une résidence en 1986. Sa résidence est située à la décharge du lac²²⁴, à l'opposé de l'hydrobase.

[254] Monsieur Frigon est technicien en téléphonie. Il se déplace chez les clients et bénéficie d'un horaire flexible. Il travaille de la maison.

[255] Éric Dupont habite en permanence au 1561 chemin de la Vigilance depuis 2004. Sa résidence est située sur la même rive que l'hydrobase de Bel-Air en face du 1550 chemin de la Vigilance, propriété des membres Venne et Cossette²²⁵.

[256] Monsieur Dupont fréquente également le Lac-à-la-Tortue depuis son enfance. Il est soudeur et travaille de chez lui. Il lui est arrivé de travailler à l'extérieur mais quittait sa résidence le lundi matin.

[257] Marie-Josée Lafond possède une résidence secondaire au 1470 chemin de la Vigilance à Lac-à-la-Tortue. Elle l'a acquise en 2007 dans un contexte successoral. Elle fréquente le Lac-à-la-Tortue depuis 30 ans.

²²³ Environ 30 semaines par année.

²²⁴ Point U du plan, pièce P-92 à l'adresse 3060 chemin du Tour du Lac.

²²⁵ Point 17 du plan, pièce P-92.

[258] La résidence principale de madame Lafond est située à Lac-Beauport à Québec où se trouve le bureau de son entreprise de marketing.

[259] Bénéficiant d'un horaire flexible, elle travaille à l'occasion, à sa résidence secondaire de Lac-à-la-Tortue. Elle y élabore notamment ses plans de marketing.

[260] Louis-Georges Déry habite au 1140 chemin de la Vigilance depuis 37 ans. Il est homme d'affaires. Il opère une boulangerie au 1142. Il ne travaille que l'après-midi. Il est en vacances généralement l'été.

[261] Il a loué un de ses immeubles (le 1141) à Jonathan Gagnon qui a témoigné en demande. Ce dernier a quitté le logement puisqu'il était en défaut de paiement.

[262] Depuis juillet 2014, Annie Bourque possède une résidence secondaire au 5180 Tour du Lac, en face de l'hydrobase de Bel-Air. Elle a hérité de cette propriété avec ses sœurs. Elle occupe cette résidence avec son conjoint et ses deux filles. Elle y reçoit, à l'occasion, des amis de Montréal.

[263] Elle est la voisine du 5119 Tour du Lac, propriété du membre Pierre Laurent²²⁶.

[264] Madame Bourque est journaliste pour les médias écrits. Elle est travailleuse autonome. Son horaire est flexible. Elle écrit de la maison ou de sa résidence secondaire à Lac-à-la-Tortue. Elle fait également des entretiens téléphoniques.

[265] Madame Bourque prend généralement trois semaines de vacances en juillet. Elle précise qu'elle a un déficit d'attention. En juin, elle est au chalet trois à quatre jours par semaine, incluant la fin de semaine. Elle déclare que les hydravions ne la dérangent pas.

[266] Depuis 2004, Maryse Proulx habite en permanence le 2795 Tour du Lac²²⁷.

[267] Depuis quelques années, elle travaille selon un horaire de 7 h à midi. Elle prend généralement ses vacances chez elle pendant le congé estival de la construction.

[268] Sa propriété se trouve à environ un demi-kilomètre de celle de Marielle Magnan²²⁸, membre de la Coalition, de l'autre côté de la rue.

[269] Louis Gilbert est résident permanent au Lac-à-la-Tortue depuis 15 ans. Il est voisin de l'hydrobase et déclare que le bruit des hydravions effectuant des vols touristiques ne le dérange pas.

[270] Christine Demers réside au Lac-à-la-Tortue depuis 2013. Pour elle, le bruit n'a pas d'impact sur ses activités sociales et quotidiennes. Elle reçoit amis et famille une à

²²⁶ Pierre Laurent a témoigné en demande.

²²⁷ Plan P-92, point Q.

²²⁸ 3520 Tour du Lac.

deux fois par mois. Sa propriété est située à 300-400 mètres de celle de Claude Gélinas et son épouse Colette Pagé (témoins de la demande).

[271] Alain Guy est résident permanent depuis 1988. Il est le voisin de Danielle Gauthier (témoin de la demande). Il déclare n'avoir jamais porté attention aux vols touristiques. Il dit ne pas être incommodé dans l'exercice de ses activités sociales et extérieures.

[272] Patrice Boursier habiter en permanence le 5422 Tour du Lac, à peu près en face de l'hydrobase. Tout comme les autres témoins, il dit ne subir aucun inconvénient ni indisposition reliés au bruit des hydravions.

[273] En résumé, les témoins en défense déclarent que les vols touristiques ne les incommode pas dans leurs activités quotidiennes, sociales et extérieures²²⁹.

[274] Les propriétés visées sont dispersées autour du lac mais une concentration significative se trouve à proximité de l'hydrobase de Bel-Air.

[275] À ces témoignages, s'ajoute le contenu de 70 lettres signées en février 2018 pour valoir témoignage. Ces lettres, au texte identique²³⁰, énoncent :

« [...] J'ai pris connaissance de l'action collective intentée contre Bel-Air Laurentien Aviation inc. par la Coalition contre le bruit.

Je confirme ne pas être incommodé par le bruit des hydravions ni avoir subi [sic] quelconque dommage en lien avec le bruit des hydravions à Lac-à-la-Tortue. Je confirme également avoir la pleine jouissance de ma résidence à l'intérieur et à l'extérieur lorsque les hydravions volent à Lac-à-la-Tortue. »²³¹

[276] Par un jugement du 25 avril 2018, ces lettres ont été admises en preuve pour valoir témoignage de leur signataire parce qu'elles respectent les exigences de l'article 2870 C.c.Q.²³².

[277] Au sujet du contexte dans lequel furent signées ces lettres, le Tribunal conclut ainsi :

« [10] [...], il ressort de tous les témoignages qu'ils ont été signés sans contrainte et en connaissance de cause.

²²⁹ Lettres, pièces DB-24A et DB-24B, en liasse. Certains des signataires ont témoigné.

²³⁰ Le texte fut rédigé au préalable. Les adresses furent complétées à la main par madame Mongrain.

²³¹ Pièces DB-24A et DB-24B, en liasse.

²³² **2870.** La déclaration faite par une personne qui ne comparait pas comme témoin, sur des faits au sujet desquels elle aurait pu légalement déposer, peut être admise à titre de témoignage, pourvu que, sur demande et après qu'avis en ait été donné à la partie adverse, le tribunal l'autorise. Celui-ci doit cependant s'assurer qu'il est impossible d'obtenir la comparution du déclarant comme témoin, ou déraisonnable de l'exiger, et que les circonstances entourant la déclaration donnent à celle-ci des garanties suffisamment sérieuses pour pouvoir s'y fier. [...]

[11] Par exemple, Jean Frigon déclare que ça lui a « fait plaisir de signer DB-24A car le bruit ne l'a jamais incommodé ». Les témoignages d'Alain Guy, d'Éric Dupont, Louis-Georges Déry, Maryse Proulx et Andrée Jacques sont au même effet.

[12] Pour sa part, Gilles Frigon s'est rendu au restaurant L'Hélice pour s'informer auprès de Mme Mongrain. Il a signé la pièce DB-24 à cette occasion. Il confirme que le document « dit exactement ce qu'il pense ».

[13] Hormis des liens de connaissance d'ordre général, la plupart n'ont pas de lien d'affaire, professionnel ou d'amitié avec Bel-Air et/ou ses dirigeants. De toute façon, cet élément concerne plus la valeur probante de la preuve que la fiabilité du document comme tel. »²³³

[278] À cette preuve faisant contrepoids à celle de la Coalition, s'ajoute le nombre de membres qui se sont exclus de l'action collective. Nous y reviendrons.

12.2.7. Les expertises

[279] Les expertises sont de deux ordres.

[280] Les premières portent sur :

- L'impact sonore des opérations des hydravions au Lac-à-la-Tortue à Shawinigan.

[281] En demande, l'expert est Phat Nguyen, ingénieur. Il est directeur de la firme Vinacoustik inc.²³⁴

[282] En défense pour Bel-Air, l'expert est Jacques Savard, m.sc.²³⁵ Il est directeur adjoint du « *groupe acoustique et vibrations* » de la firme SNC-Lavalin²³⁶.

[283] L'expert Nguyen dépose un rapport le 27 février 2012²³⁷ pour des mesures de bruit réalisées en 2011.

[284] Il produit un rapport complémentaire le 11 mars 2018²³⁸, lequel est corrigé le 15 mars 2018²³⁹ pour des mesures de bruit réalisées en octobre 2016.

²³³ Par contre, les autres lettres produites par Bel-Air²³³ (DB-16A et DB-16B) sont pour plusieurs antérieures à la signification de l'action collective. Dans leur ensemble, elles sont des lettres générales « d'appui » à Bel-Air. Les signataires ne se prononcent pas sur les inconvénients. Bien que recevables en preuve, ces lettres n'ajoutent rien à la preuve en défense quant à sa force probante, eu égard à la nature du litige et aux questions identifiées dans le cadre de l'action collective.

²³⁴ *Curriculum vitae*, pièce P-75.

²³⁵ Maîtrise en physique.

²³⁶ *Curriculum vitae*, pièce DB-9A.

²³⁷ Pièce P-76.

²³⁸ Pièce P-74.

²³⁹ Pièce P-74.1.

[285] Enfin, il produit un rapport supplémentaire du 7 mai 2018²⁴⁰ en réponse à celui de SNC-Lavalin du 16 avril 2018.

[286] L'expert Savard produit un rapport en août 2016²⁴¹. Son étude acoustique concerne :

- la mesure des niveaux sonores à quatre endroits autour du lac lors de décollages et d'amerrissages;
- la comparaison des résultats des mesures de 2011 effectuées par la firme Vinacoustik²⁴².

[287] En août 2016, l'expert Savard produit aussi un rapport portant sur la section 3.1 du rapport de l'experte Laroche²⁴³.

[288] Le 21 mars 2018, il produit un rapport complémentaire intitulé « *commentaires sur les rapports complémentaires de 2018 de Vinacoustik et de Mme Chantal Laroche* »²⁴⁴. Il produit enfin une « *note technique* » datée du 16 avril 2018²⁴⁵.

[289] Les deuxièmes expertises portent sur :

- l'analyse de l'impact du bruit des hydravions opérant à Lac-à-la-Tortue sur la santé et la qualité de vie des riverains.

[290] En demande, l'experte est Chantale Laroche, ph.d., orthophoniste, audiologiste²⁴⁶.

[291] L'experte Laroche produit deux rapports les 22 décembre 2014²⁴⁷ et 11 mars 2018²⁴⁸. Ce dernier rapport fait l'objet d'une « *version finale amendée* » le 16 mars 2018²⁴⁹.

[292] En défense pour Bel-Air, l'experte est Diane B. Boivin, m.d., ph.d.²⁵⁰.

[293] L'experte Boivin produit un rapport le 3 août 2016 intitulé « *opinion scientifique sur le rapport Chantal Laroche* »²⁵¹. Son mandat est également de donner son opinion

²⁴⁰ Pièce P-74.3 (doublon : P-106).

²⁴¹ Pièce DB-9.

²⁴² *Id.*, p. 1.

²⁴³ Pièce DB-11.

²⁴⁴ Pièce DB-43.

²⁴⁵ Pièce DB-43A.

²⁴⁶ *Curriculum vitae*, pièce P-78.

²⁴⁷ Pièce P-76.

²⁴⁸ Pièce P-77.

²⁴⁹ Pièce P-77.1.

²⁵⁰ *Curriculum vitae*, pièce DB-10A.

²⁵¹ Pièce DB-10.

sur les « *impacts sanitaires du bruit généré par les vols d'hydravions de Bel-Air Aviation au Lac-à-la-Tortue* »²⁵².

[294] Elle produit également un rapport complémentaire le 23 mars 2018²⁵³.

- Les rapports Nguyen et Savard sur l'impact sonore des hydravions

[295] « *Avant de conclure sur les impacts sanitaires du bruit, encore faut-il en mesurer les niveaux sonores. Une fois ce bruit mesuré, il faut déterminer dans quelle mesure ces niveaux de bruit et leur moment de survenue au cours de la journée peuvent amener des problèmes précis de santé.* »²⁵⁴

[296] Les rapports d'expertises produits réfèrent à plusieurs paramètres acoustiques et valeurs guides.

- Les expertises de Vinacoustik (Nguyen) et SNC-Lavalin (Savard)

[297] En 2011, une seule campagne de mesures fut réalisée par l'expert de la Coalition à 19 points de mesures, et ce, au plus fort de la saison (28 septembre, 7 octobre, 8 octobre 2011).

[298] En 2011, il y a deux opérateurs de vols touristiques sur le Lac-à-la-Tortue : Aviation Mauricie et Bel-Air.

[299] SNC-Lavalin effectue une campagne de mesures en 2015 au plus fort de la saison (17 et 18 octobre 2015).

[300] Vinacoustik effectue une deuxième campagne de mesures en 2016 au plus fort de la saison (14 et 15 octobre 2016).

[301] Voici ce qu'en retient le Tribunal.

[302] Selon l'expert Nguyen, la durée approximative des décollages et des amerrissages des hydravions (excluant le « trottage ») est :

Décollage :

- 30 à 45 secondes de pleine puissance pour accélérer et sortir de l'eau;
- 30 secondes pour sortir de la zone de 200 m visée par l'action collective.

Amerrissage :

- 30 à 45 secondes d'approche;
- 15 secondes pour ralentir sur le lac.

²⁵² Rapport d'expertise de Diane B. Boivin du 3 août 2016, pièce DB-10, p. 4.

²⁵³ Pièce DB-44.

²⁵⁴ Rapport d'expertise de Diane B. Boivin du 3 août 2016, pièce DB-10, p. 6.

[303] En 2011, le résultat des mesures de Vinacoustik comprend, tous confondus, les hydravions de Bel-Air et d'Aviation Mauricie, de même que les hydravions privés²⁵⁵.

[304] L'expert Nguyen admet qu'on ne peut différencier le bruit généré par les vols touristiques des autres types de vols.

[305] Les mesures de bruit de 2011 présentent un échantillonnage sur trois jours de 9 h à 17 h en saison forte.

[306] Aucune mesure ne fut prise dans les autres mois de la saison 2011 (mai, juin, juillet, août, septembre), à l'exception du 28 septembre.

[307] À l'exception de 2011, aucune mesure de bruit ne fut prise pour les années 2008 à 2014 et 2017. L'action collective couvre une période d'une dizaine d'années.

[308] Dans le rapport de 2018²⁵⁶ (mesures de 2016), l'expert Nguyen utilise le niveau statistique L90²⁵⁷ pour quantifier le niveau du bruit de fond.

[309] L'utilisation de ce niveau statistique est critiquée par l'expert Savard :

« Le fait d'utiliser uniquement les L90 ne permet pas d'apprécier, dans son entièreté, le climat sonore réellement perçu à Lac-à-la-Tortue, puisqu'ils excluent la contribution d'une partie importante des sources de bruit pour le seul motif qu'elles sont de courte durée. »²⁵⁸

[310] Dans son rapport de 2012 (mesures 2011), l'expert Nguyen utilise plutôt le niveau Laeq « *qui inclut l'ensemble des événements sonores présents dans l'environnement* »²⁵⁹.

[311] Selon l'expert Savard, ces différences d'approches conduisent à une évaluation différente de l'émergence du bruit des hydravions²⁶⁰.

[312] Dans le cadre des mesures de bruit qu'il a réalisées en 2015, l'expert Savard a considéré tous les bruits environnants à Lac-à-la-Tortue : le chant des oiseaux, la circulation automobile (voitures, camions, motocyclettes), le bruit du vent, les aboiements des chiens, les activités des résidents et les avions autres que ceux de Bel-Air.

²⁵⁵ Rapport d'expertise complémentaire de l'expert Nguyen du 15 mars 2018, pièce P-74.1, p. 21.

²⁵⁶ Rapport du 11 mars 2018, pièce P-74, corrigé le 15 mars 2018, pièce P-74.1, annexe 7.

²⁵⁷ Le niveau dépassé pendant 90% du temps d'échantillonnage, rapport de l'expert Nguyen, pièces P-74 et P-74.1, p. iv; rapport de l'expert Savard, pièce DB-43, p. 1.

²⁵⁸ Rapport de l'expert Savard, pièce DB-43, p. 1

²⁵⁹ Rapport complémentaire de l'expert Savard du 21 mars 2018, pièce DB-43, p.1.

²⁶⁰ *Id.*

[313] Selon lui, ces bruits font partie de « *l'environnement sonore normal* » à Lac-à-la-Tortue et doivent être considérés²⁶¹.

[314] Plus particulièrement à Lac-à-la-Tortue, s'ajoutent également les sources de bruit provenant des sites suivants :

- les activités de deux terrains de camping;
- la gare de triage;
- la société Arbec : une usine de transformation de bois qui fonctionne 7 jours / 7 – 24 heures / 24;
- un champ de tir qui opère le mercredi soir, le dimanche soir et la fin de semaine, lors de tournois;
- un sentier de quatre roues et de motoneige;
- l'atelier de maintenance de Bel-Air;
- l'entreprise Aéro-Atelier C.M. inc. qui pocède au rodage des moteurs²⁶².

[315] Les conclusions du rapport de l'expert Nguyen de 2012 sont les suivantes :

« 7. **CONCLUSIONS**

Selon les résultats des mesures et analyses de bruit dans le cadre de ce projet, il a été déterminé que les mouvements des hydravions observés lors de la présente étude :

- causent des nuisances sonores non seulement dans la zone de 200m de la ligne des eaux mais aussi aux deux endroits localisés à 500m de la ligne des eaux et ce, pour les trois jours de mesure de bruit. Le bruit généré par les mouvements des hydravions n'est donc pas conforme au Règlement général SH-1 de la ville Shawinigan;
- génèrent des niveaux de bruit dépassant, en général, les limites sonores spécifiées dans la note d'instruction 98-01 (Révisée) du Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (DDEP) à l'exception des points 3 et 4 (Camping Rouillard) et du point 19 (École Notre-Dame);
- génèrent des niveaux de bruit dépassant, en général, les limites sonores recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour le bruit à l'intérieur et à l'extérieur : »²⁶³

²⁶¹ Rapport complémentaire de l'expert Savard du 21 mars 2018, pièce DB-43, p. 1.

²⁶² Témoignages de Danielle Mongrain et d'Alfred St-Onge.

²⁶³ Rapport de l'expert Nguyen, pièce P-42, p. 72 et 76.

[316] Précisons d'abord que la première conclusion n'est pas supportée par la preuve. Le *Règlement général SH-1* de la Ville n'a pas été plaidé par la Coalition²⁶⁴.

[317] La deuxième conclusion portant sur la note d'instructions 98-01 du MDDEP ne s'applique pas pour le motif soulevé par les experts Savard et Boivin²⁶⁵.

[318] En effet, cette note d'instructions s'applique aux « *sources fixes* » définies comme suit :

« On entend par « source fixe », une industrie, une manufacture, une centrale génératrice d'énergie, une ligne à haute tension, un poste de transformation électrique, un lieu d'enfouissement, un champ de tir ou toute entreprise qui exploite un procédé. »

[319] Le bruit généré par un hydravion – une source mobile – n'est pas régi par cette note d'instructions.

[320] Enfin, la troisième conclusion réfère aux valeurs guides de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

[321] Selon les experts Savard et Boivin, cette valeur guide n'est pas une « *norme* »²⁶⁶ et n'est pas « *une valeur réglementaire* »²⁶⁷. Cette affirmation n'est pas contredite par l'expert Nguyen²⁶⁸.

[322] L'expert Savard note également que l'expert Nguyen base son analyse sur le Leq 1 h.

[323] Or, l'analyse de conformité de l'expert Nguyen fondée sur le Leq, 1 h est erronée par rapport à la valeur guide de l'OMS qui spécifie que la base de temps pour évaluer la gêne est de 16 h²⁶⁹.

[324] Selon l'expert Savard, ce fait :

« [...] entraîne une surestimation importante de la gêne causée par les hydravions. [...] »

Si la base de temps 16 heures avait été utilisée... les niveaux sonores obtenus seraient plus bas que ceux calculés par Vinacoustik. »²⁷⁰

²⁶⁴ Plan d'argumentation et plaidoiries de la Coalition.

²⁶⁵ Rapport de l'expert Savard d'août 2016, pièce DB-9, p. 26-27; rapport de l'experte Boivin du 3 août 2016, pièce DB-10, p. 29.

²⁶⁶ Rapport de l'expert Savard d'août 2016, pièce DB-9, p. 27.

²⁶⁷ Rapport de l'experte Boivin du 3 août 2016, pièce DB-10, p. 29.

²⁶⁸ Rapport de l'expert Savard d'août 2016, pièce DB-9, p. 27.

²⁶⁹ *Id.*

²⁷⁰ *Id.*, p. 28.

[325] Dans ses rapports de 2012 et 2015, l'expert Nguyen ne réfère pas au paramètre acoustique NEF (Noise Exposure Forecast) spécifique au bruit aérien :

« Le paramètre NEF est calculé sur la base d'une année complète d'opération. »²⁷¹

[326] Au Canada, le paramètre NEF est utilisé par Transports Canada pour caractériser le bruit aérien²⁷².

[327] Selon Transports Canada, le niveau acceptable ne doit pas dépasser 25 NEF.

[328] L'expert Savard souligne aussi ce qui suit :

« Même s'il n'est pas directement applicable au bruit aérien, le critère d'intervention du Ministère des Transports du Québec, est, au Québec, le seul critère applicable aux transports. Le critère d'intervention du MTQ est un LAeq, 24 h de 65 dBA en moyenne sur la période estivale (mai à septembre inclus). »²⁷³

[329] Ces prémisses ne sont pas contredites.

[330] Selon l'expert Savard, les résultats de la campagne de mesures de 2015 (17 et 18 octobre par SNC Lavalin) et de 2016 (14 et 15 octobre par Vinacoustik) satisfont au critère de 25 NEF (Transports Canada) et au critère de LAeq 24 h – 65 dBA²⁷⁴.

[331] Le Tribunal ne peut retenir l'exercice d'extrapolation mathématique suggéré par la Coalition car il fut qualifié de théorique par l'expert Savard, qui n'est pas contredit.

[332] À juste titre, les experts Savard et Boivin sont d'avis qu'il est important de considérer le nombre de vols touristiques par jour et les jours où il n'y a pas de vol touristique pour apprécier adéquatement l'impact ou l'interférence du bruit de ce type de vol sur le climat sonore.

[333] Or, le rapport de l'expert Nguyen de 2011 présente des résultats qui confondent tous les types de vols possibles alors que seuls les vols touristiques sont visés par l'action collective.

[334] Monsieur Nguyen admet d'ailleurs qu'il fut impossible de distinguer les types de vols lors de sa campagne de mesures de 2011.

[335] Son rapport est présenté sans égard à la récurrence sur une base annuelle ni même saisonnière.

²⁷¹ *Id.*, p. 28.

²⁷² Note technique de l'expert Savard du 16 avril 2018, pièce DB-43A, p. 2.

²⁷³ *Id.*, p. 2-3.

²⁷⁴ *Id.*, p. 2-3.

[336] La démonstration vidéo d'une succession de mouvements d'hydravions ne donne pas l'heure juste par rapport à la fréquence des mouvements en temps réel qui doit tenir compte notamment des facteurs suivants :

- époque de l'année;
- nombre de jours sans vol touristique;
- nombre de jours avec vols touristiques;
- nombre de vols maximum par jour;
- nombre de vols maximum par saison;
- restrictions quant aux heures de vols;
- restrictions quant aux jours de vols;
- autres sources de bruit;
- etc.

[337] De plus, même si le bruit fut calibré, l'impression est faussée du fait que la démonstration s'effectue à l'intérieur (la salle d'audience). L'expert Nguyen l'admet.

[338] L'expert Savard soulève également une contradiction au niveau du bruit résiduel. L'expert Nguyen écrit qu'en l'absence de mouvements d'hydravions, le bruit résiduel autour du lac est de 35 à 40 dBA²⁷⁵ alors que les figures 50 à 90 de son rapport de 2012 indiquent que le niveau de bruit résiduel, sans hydravions, varie de 39 à 72 dBA²⁷⁶.

[339] Le 22 avril 2018, l'expert Nguyen répond au complément de l'expert Savard (note technique) relativement aux paramètres acoustiques NEF et au LAeq, 24 h²⁷⁷. Il en ressort ce qui suit :

- 2011 : Le LAeq 24 h moyen respecte le critère de 65 dBA sauf pour deux jours où il est de 2 dBA supérieur;
- 2011 : Le NEF moyen respecte le critère de 25 sauf pour deux jours où il est à 30 et 31 NEF. L'expert Nguyen note cependant ce qui suit :
 - « En 2011, tous les hydravions de Bel-Air Aviation, Aviation Mauricie et privés inclus. »
- 2015 : Le LAeq 24 h moyen respecte le critère;
- 2015 : Le NEF moyen respecte le critère;
- 2016 : Le LAeq 24 h moyen respecte le critère;

²⁷⁵ Rapport d'expertise de Vinacoustik inc., Phat Nguyen du 27 février 2012, pièce P-42, p. 5.

²⁷⁶ *Id.*, p. 46-71; rapport de l'expert Savard d'août 2016, pièce DB-9, p. 25.

²⁷⁷ Pièce P-74.3.

- 2016 : Le NEF moyen respecte le critère.

[340] Pour le calcul de la moyenne, l'expert Nguyen retient les valeurs exposées par l'expert Savard.

[341] Après l'analyse du rapport de l'expert Nguyen, l'experte Boivin conclut ainsi :

« - les vols d'hydravions contribuent au climat sonore du Lac-à-la-Tortue et génèrent des pointes élevées mais brèves de bruit.

- D'autres sources de bruit sont présentes dans l'environnement et aucune correction n'est fournie pour ces dernières.

- Les valeurs limites de 45 dBA et 50 dBA suggérées par le MDDEP concernent les sources fixes de bruit et ne sont pas applicables aux hydravions. De plus, ces valeurs sont souvent dépassées sans que des vols d'hydravions ne soient en cause.

- Quant aux valeurs cibles suggérées par l'OMS, ces dernières sont basées sur des valeurs mesurées sur 16 h alors qu'aucune valeur de LAeq, 16 h n'est présentée dans le rapport de Vinacoustik. »²⁷⁸

- Les expertises de Chantal Laroche (en demande) et Diane B. Boivin (en défense) sur l'impact du bruit des hydravions sur la santé et la qualité de vie

- Remarques préliminaires

[342] Le rapport de l'experte Laroche porte sur les effets du bruit environnemental sur le bien-être et la santé. Elle les énumère :

- la gêne (nuisance) due au bruit;
- l'impact du bruit sur la communication;
- l'impact du bruit sur l'attention et les émotions;
- l'impact du bruit sur le sommeil;
- les autres effets sur la santé;
- la population ciblée par les études de ces effets.²⁷⁹

[343] L'experte Boivin précise que :

« [...] la relation entre l'aspect perceptible d'un son, la perception par un individu que ce son est de nature nuisible ou non, et l'apparition de trouble précis de santé est fort imprécise. »²⁸⁰

²⁷⁸ Rapport de l'experte Boivin du 3 août 2016, pièce DB-10, p. 31.

²⁷⁹ Rapport de l'experte Laroche du 22 décembre 2014, pièce P-76, p. 13-37.

²⁸⁰ Rapport de l'experte Boivin du 3 août 2016, pièce DB-10, p. 7.

[344] Le rapport de Chantal Laroche est basé sur les mesures de l'expert Nguyen.

[345] Elle admet ne pas avoir fait de différence entre Bel-Air et Aviation Mauricie.

[346] Elle admet ne pas avoir fait de différence entre les vols touristiques visés par l'action collective et les autres types de vols.

[347] Elle ne traite pas de l'impact des bruits qui proviennent d'autres sources²⁸¹.

- La gêne due au bruit

[348] L'experte Laroche réfère à plusieurs études sur le sujet. Elle fait sienne la définition de la gêne donnée par l'OMS²⁸² :

« Un sentiment de déplaisir associé à un agent ou une condition dont un individu ou un groupe sait ou croit qu'ils ont un effet nocif. »²⁸³

[349] Les expertes Laroche et Boivin reconnaissent que la gêne n'est pas une maladie²⁸⁴.

[350] Selon l'experte Boivin :

« La gêne est un phénomène complexe, affecté par de nombreux facteurs dont des facteurs acoustiques mais surtout des facteurs non acoustiques dont la sensibilité au bruit. »²⁸⁵

[351] L'experte Laroche est sensiblement du même avis :

« Plusieurs facteurs acoustiques, personnels et sociodémographiques entrent en jeu pour expliquer la réaction des populations au bruit. »²⁸⁶

[352] Aussi, l'experte Boivin spécifie que les « *études antérieures sur la gêne causée par le bruit environnemental ont été menées dans un contexte de bruit présent jour et nuit* »²⁸⁷.

[353] Ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

- L'impact sur la communication

[354] « *Il est bien connu que le bruit affecte la communication entre les gens* »²⁸⁸.

²⁸¹ Gare de triage, champ de tir, usine à bois, etc.

²⁸² Organisation Mondiale de la Santé.

²⁸³ Rapport de l'experte Laroche du 22 décembre 2014, pièce P-76, p. 14.

²⁸⁴ *Id.*, p. 14; rapport de l'experte Boivin, pièce DB-10, p. 10.

²⁸⁵ Rapport de l'experte Boivin, p. 11.

²⁸⁶ Rapport de l'experte Laroche, p. 14-15.

²⁸⁷ Rapport de l'experte Boivin, p. 14.

[355] L'experte Laroche traite le sujet de façon théorique.

[356] L'experte Boivin adopte une approche plus pragmatique :

« Les mouvements d'hydravions à Lac-à-la-Tortue causent des pointes de bruit qui dépassent cette valeur [LAMax de 65 dBA, mesuré à l'extérieur, pour considérer qu'un bruit cause une intrusion sur la communication]. Par contre, ces pointes de bruit sont très brèves et ne totalisent qu'une très courte portion du temps d'éveil au cours de la journée. Les LAeq, 1 sec. des figures 3-1 à 3-8 du rapport de 2016 de Jacques Savard illustrent d'ailleurs très bien ce fait. »²⁸⁹

[357] Dans son rapport complémentaire du 23 mars 2018, l'experte Boivin précise, avec raison, « *qu'on ne peut utiliser des scénarios de bruit constants (par ex. bruit routier) pour statuer sur le niveau d'intelligibilité de la parole dans un contexte de décollages d'hydravions* »²⁹⁰ qui est sporadique, limité (restrictions) et saisonnier.

[358] Rappelons que le bruit routier est présent jour et nuit, à l'année.

- L'impact du bruit sur l'attention et les émotions

[359] L'experte Laroche conclut que le bruit est l'une des sources de stress les plus répandues²⁹¹.

[360] L'experte Boivin exprime une réserve :

« - [...] le modèle reliant le bruit environnemental à une réaction générale de stress et au développement de conditions médicales demeure une proposition théorique.

- [...] les études portant sur les effets du bruit sur la santé mentale sont basées sur des indicateurs variés;

- le rapport de l'OMS (2009) indique que les évidences reliant des problèmes psychologiques ou cognitifs au bruit environnemental sont limitées²⁹².

- L'impact sur le sommeil

[361] Les vols touristiques à Lac-à-la-Tortue sont limités à la période diurne.

[362] Il n'y a aucun vol touristique la nuit ni avant 9 h le matin, ni après 17 h.

²⁸⁸ Rapport de l'experte Laroche, pièce P-76, p. 21.

²⁸⁹ Rapport de l'experte Boivin, pièce DB-10, p. 15.

²⁹⁰ Rapport complémentaire de l'experte Boivin du 23 mars 2018, pièce DB-44, p. 6.

²⁹¹ Rapport de l'experte Laroche, pièce P-76, p. 26.

²⁹² Rapport de l'experte Boivin, pièce DB-10, p. 17.

[363] Pendant le jour, ils sont limités à des plages horaires spécifiques pour toute la saison (mai à octobre).

[364] Ils sont interdits les samedis-dimanches et jour fériés durant l'été (juin, juillet, août).

[365] Il n'y a pas de vol touristique entre novembre et avril inclusivement.

[366] L'experte Boivin spécifie par ailleurs que « *très peu d'études ont abordé la question du bruit diurne sur le sommeil des travailleurs de nuit ou sur la qualité des siestes et les résultats demeurent contradictoires* »²⁹³.

[367] Finalement, à toutes ces considérations d'experts s'ajoute un fait indéniable :

- un peu plus de 50% des membres visés par l'action collective se sont exclus.

12.2.8. Les exclusions

[368] Le jugement d'autorisation du 28 août 2012 fixe le délai d'exclusion à « *soixante jours après la date de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du groupe [qui] ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir* »²⁹⁴.

[369] Le 5 octobre 2012, le délai d'exclusion est prolongé au 25 janvier 2013 en raison de certaines difficultés soulevées par la Coalition.

[370] Le juge Parent, j.c.s., précise que les personnes mineures ont, comme tous les membres du groupe, la possibilité de s'en exclure et permet que l'avis d'exclusion soit signé par ses parents²⁹⁵. Aucun autre formalisme n'est exigé.

[371] Le texte de l'avis d'exclusion est clair :

« [...] Je comprends qu'en m'excluant du recours :

- Je ne recevrai aucune indemnité résultant de la procédure de recours collectif;
- Je ne serai pas lié par le recours collectif;
- Je conserve le droit de poursuivre moi-même les défendeurs en lien avec l'objet du présent recours. »

²⁹³ Rapport de l'experte Boivin, pièce DB-10, p. 18.

²⁹⁴ Jugement d'autorisation du 28 août 2012, pièce P-1, par. 232.

²⁹⁵ Jugement de l'honorable Étienne Parent, j.c.s., du 5 octobre 2012, par. 28-32, 36.

- Le nombre de personnes visées par l'action collective

[372] Selon la Coalition, la zone de 200 mètres visée par l'action collective regroupe 1 853 personnes²⁹⁶. Selon Bel-Air, la taille du groupe varie entre 1 533 et 1 640 personnes²⁹⁷.

[373] Le Tribunal estime que le facteur de 1.87 personnes par adresse est plus ou moins fiable, si on le compare au facteur établi en 2011 (2.3) et 2016 (2.8) par Statistique Canada pour des ménages occupant des maisons individuelles non attenantes (comme c'est le cas à Lac-à-la-Tortue dans une proportion de 95%)²⁹⁸.

[374] Toutefois, la divergence des parties sur le nombre de personnes visées par l'action collective est, somme toute, peu significative. Les maxima proposés représentent un écart de 213 personnes²⁹⁹.

[375] En présence de différents facteurs de référence, le Tribunal appliquera une solution mitoyenne. Il établit à 1 747 le nombre de personnes visées par l'action collective³⁰⁰.

[376] La Coalition dénombre 877 exclusions (50.2% des membres). Bel-Air en dénombre 900 (51.5% des membres).

[377] Le décompte de la Coalition est effectué à partir des entrées au plume civil, des avis d'exclusion et des retraits de certains avis d'exclusion³⁰¹.

[378] Des entrées au plume civil du dossier judiciaire, la Coalition soustrait les doublons, les personnes qui se sont exclues plus d'une fois, les retraits d'exclusion et les exclusions qui s'y rattachent (21 inscriptions) de même que les exclusions de personnes qui se trouvent à l'extérieur du périmètre prescrit de 200 mètres³⁰².

[379] Cet exercice est satisfaisant.

²⁹⁶ La Coalition établit ce nombre selon le facteur de 2.26 personnes par adresse, soit 820 adresses visées par l'action collective x 2.26 personnes par adresse = 1 853 personnes.

²⁹⁷ Bel-Air établit ce nombre selon le facteur de deux personnes par adresse, soit 820 adresses visées par l'action collective x 2 personnes par adresse = 1 640 personnes. Bel-Air soumet aussi le facteur de 1.87 personnes par adresse. Ce facteur est utilisé par la Ville de Shawinigan pour évaluer sa population (témoignage de Jacques Saulnier). Selon ce facteur, le résultat est de 1 533 personnes visées.

²⁹⁸ Annexe 18 du cahier du résumé de la preuve déposé par la Coalition.

²⁹⁹ 1 853 (selon la Coalition) – 1 640 (selon Bel-Air) = 213.

³⁰⁰ $213 / 2 = 106.5$ personnes; $1 640 + 106.5 = 1 746.5$ personnes, arrondi à 1 747 personnes.

³⁰¹ Pièce P-68, plan d'argumentation de la Coalition, par. 710-726; Annexes 2, 16, 18, 14, du cahier du résumé de la preuve; pièce P-44, déclaration sous serment de Patrice Ferron, géographe, du 5 mars 2015.

³⁰² Annexe 2 du cahier du résumé de la preuve de la Coalition, pièce P-44, déclaration sous serment de Patrice Ferron, géographe, du 5 mars 2018 établissant à 110 les exclusions hors périmètre.

[380] Cependant, il n'y a pas lieu de soustraire les 21 inscriptions reliées aux retraits d'exclusion et aux formules d'exclusion qui s'y rattachent :

« [11] [...] If the “opting-back in” party cannot establish that he or she was misinformed about the opt-out procedure or its consequences, or was the victim of some misconduct (such as threats, coercion or intimidation) the decision to opt out must remain intact. Otherwise, the integrity of the out-opt process and the important values of predictability and finality that it strives to achieve would be severely undermined. »³⁰³

[381] D'une part, l'avis de retrait d'exclusion de Gisèle Deschênes est sans objet puisqu'elle ne s'est jamais exclue.

[382] D'autre part, la Coalition n'a présenté aucune preuve probante de pression ou de coercition sur les personnes qui se sont exclues. Aucune des personnes ayant déposé un avis de retrait d'exclusion n'a témoigné sur les raisons de ce retrait, hormis Jonathan Gagnon et Véronique Larivière.

[383] Ces avis de retrait d'exclusion datent des 19 février et 23 mars 2018, peu avant le début de l'instruction³⁰⁴. Jonathan Gagnon déclare qu'il craignait les représailles et ne voulait pas nuire à l'aviation. Véronique Larivière déclare qu'elle a retiré son exclusion lorsque la personne désignée lui a expliqué que le but visé n'était pas la fermeture de l'hydrobase de Bel-Air alors que la réclamation était (avant la modification du 25 avril 2018) de plusieurs dizaines de millions de dollars...

[384] Les motifs invoqués ne sont pas convaincants et ne justifient pas le retrait de ces exclusions.

[385] En plaidoirie, la Coalition confirme qu'elle n'attaque pas la validité des avis d'exclusion.

[386] Le Tribunal retient donc 898 exclusions sur 1 747 personnes visées par l'action collective. À l'issue du processus d'exclusion, le groupe comprend donc 849 membres³⁰⁵.

[387] Les exclusions représentent ainsi 51.4% des personnes visées par l'action collective.

[388] Dans le contexte, le nombre d'exclusions n'est pas banal ni négligeable. Il est plutôt révélateur.

³⁰³ *Cannon v. Funds For Canada Foundation*, 2014 ONSC 2259; voir également *Ouellet c. Canadian Pacific Railway Company*, 2016 QCCS 6450, par. 32.

³⁰⁴ Plumitif civil, pièce P-68.

³⁰⁵ 1 747 membres visés – 898 exclusions = 849 membres.

[389] Le nombre d'exclusions constitue un indice indéniable que le bruit des hydravions qui effectuent des vols touristiques ne représente pas un inconvénient anormal pour plus de 50% des membres.

[390] Enfin, aucun des membres exclus n'a institué de recours individuel contre Bel-Air³⁰⁶.

[391] Ces constats pèsent dans la balance lorsqu'il s'agit d'apprécier objectivement les inconvénients résultant des troubles de voisinage invoqués par la Coalition.

[392] « *L'examen factuel, contextualisé et individualisé* »³⁰⁷ prend ici tout son sens.

[393] Ainsi, le nombre d'exclusions constitue un élément que l'on ne peut ignorer aux fins de « *l'analyse multifactorielle* » que commande la qualification des inconvénients occasionnés par le bruit dans un contexte donné. Le nombre d'exclusions a aussi un impact sur l'appréciation du comportement abusif.

12.2.9. Conclusion

[394] L'article 976 C.c.Q. « *contient en son sein, l'idée même d'un équilibre entre les droits de chacun et impose aux tribunaux, lorsqu'on leur demande d'intervenir, la difficile tâche d'établir ce nécessaire équilibre* »³⁰⁸.

[395] À la lumière de la preuve, le Tribunal estime que le « *nécessaire équilibre* » est établi par une réglementation adaptée et soupesée par le régulateur spécialisé fédéral au terme d'un processus de consultation publique.

[396] Le Tribunal estime que « *le nécessaire équilibre* » est établi également parce que Bel-Air, selon la prépondérance de la preuve, respecte les considérations d'atténuation du bruit et les restrictions réglementaires.

[397] Le Tribunal estime que « *le nécessaire équilibre* » est établi parce que la preuve démontre que le nombre de vols touristiques qu'effectue Bel-Air se rapproche significativement du seuil de tolérance jugé raisonnable et acceptable par la Coalition dans le contexte particulier où le Lac-à-la-Tortue est un aérodrome.

[398] Pour toutes ces raisons, le Tribunal conclut que les vols touristiques effectués par Bel-Air ou qu'elle a permis d'effectuer, dans les paramètres prouvés, ne constituent pas un trouble de voisinage.

[399] Ceci dispose des arguments invoqués en vertu de la *Charte des droits et libertés de la personne*³⁰⁹ et des articles 6 et 7 du *Code civil du Québec*³¹⁰.

³⁰⁶ Témoignage de Danielle Mongrain.

³⁰⁷ *Courses automobiles Mont-Tremblant inc. c. Iredale*, 2013 QCCA 1348, par. 101 et 104.

³⁰⁸ *Homans c. Gestion Paroi inc.*, 2017 QCCA 480, par. 116.

[400] La Coalition invoque enfin les articles 19.1 et 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*³¹¹ :

19.1. Toute personne a droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent, dans la mesure prévue par la présente loi, les règlements, les ordonnances, les approbations et les autorisations délivrées en vertu de l'un ou l'autre des articles de la présente loi ainsi que, en matière d'odeurs inhérentes aux activités agricoles, dans la mesure prévue par toute norme découlant de l'exercice des pouvoirs prévus au paragraphe 4^o du deuxième alinéa de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1).

20. Nul ne peut rejeter un contaminant dans l'environnement ou permettre un tel rejet au-delà de la quantité ou de la concentration déterminée conformément à la présente loi.

La même prohibition s'applique au rejet de tout contaminant dont la présence dans l'environnement est prohibée par règlement ou est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité de l'environnement, aux écosystèmes, aux espèces vivantes ou aux biens.

[401] Ces dispositions de la *Loi sur la qualité de l'environnement* n'influent pas sur la conclusion du Tribunal car elles obéissent à la même analyse multifactorielle que celle requise pour l'article 976 C.c.Q.

[402] Dans l'arrêt *Courses automobiles Mont-Tremblant inc. c. Iredale*, la juge Bich, j.c.a., écrit :

« [...] Par conséquent, bien qu'elle prétende édicter une prohibition et use du langage de celle-ci, l'article 20 L.q.e. énonce plutôt une norme subjective et forcément tributaire d'un examen factuel, contextualisé et individualisé des situations qu'elle est susceptible de viser. Manifestement, cette norme ne saurait

³⁰⁹ Article 6 de la Charte :

6. Toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi.

Article 9.1 :

9.1. Les libertés et droits fondamentaux s'exercent dans le respect des valeurs démocratiques, de l'ordre public et du bien-être général des citoyens du Québec.

La loi peut, à cet égard, en fixer la portée et en aménager l'exercice.

Article 46.1 :

46.1. Toute personne a droit, dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi, de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité.

³¹⁰ Article 7 C.c.Q. :

7. Aucun droit ne peut être exercé en vue de nuire à autrui ou d'une manière excessive et déraisonnable, allant ainsi à l'encontre des exigences de la bonne foi.

³¹¹ RLRQ, c. Q-2.

s'appliquer de la même façon sur l'ensemble du territoire québécois et ne saurait davantage s'appliquer dans l'abstrait.

Autrement dit, l'article 20 L.q.e., dans son troisième volet, énonce une norme qui requiert une analyse multifactorielle, qui dépend des circonstances et d'un exercice de conjugaison d'intérêts immanquablement variés (et même variables) ainsi que de facteurs et d'éléments scientifiques, économiques et sociaux changeants, dont la preuve, il va sans dire, doit être faite. En somme, il s'agit d'une prohibition à géométrie variable, mais qui demeure essentiellement conflictuelle. [...]

L'application de cette disposition [art. 976 C.c.Q.] commande elle aussi une analyse multifactorielle et contextuelle. On peut d'ailleurs croire que l'article 976 C.c.Q., disposition qui fait partie d'un code qui se veut, en toute matière, le fondement des autres lois, encore que celles-ci puissent y ajouter ou y déroger, sert désormais d'assise à l'article 20 L.q.e. même si l'on sait que celui-ci fut adopté bien avant son entrée en vigueur. »³¹² [soulignement ajouté]

13. AVIATION MAURICIE

13.1. Contexte

[403] Aviation Mauricie a cessé ses opérations à Lac-à-la-Tortue à la fin de la saison de l'année 2012 (octobre). À partir de 2013, les conclusions de l'action collective sont devenues sans objet à son endroit.

[404] L'action collective ne concerne donc Aviation Mauricie que pour la période du 21 juin 2008 à octobre 2012 inclusivement. Après, aucune faute ni aucun trouble de voisinage ne peuvent lui être reprochés.

[405] Aviation Mauricie n'a jamais répondu à l'action collective.

13.2. Le fardeau de preuve de la Coalition

[406] Une instruction par défaut n'emporte pas automatiquement une condamnation.

[407] Selon l'article 2803 C.c.Q., le fardeau de la preuve incombe à la demanderesse :

2803. Celui qui veut faire valoir un droit doit prouver les faits qui soutiennent sa prétention.

Celui qui prétend qu'un droit est nul, a été modifié ou est éteint doit prouver les faits sur lesquels sa prétention est fondée.

[408] L'article 2804 C.c.Q. prévoit que la preuve doit être faite selon la balance des probabilités :

³¹² 2013 QCCA 1348, par. 99, 100, 104.

2804. La preuve qui rend l'existence d'un fait plus probable que son inexistence est suffisante, à moins que la loi n'exige une preuve plus convaincante.

[409] Qu'est-ce que la balance des probabilités?

« Ainsi, la preuve du quantum, comme d'ailleurs toute preuve en matière civile, se fait selon la balance des probabilités, ce qui, pour reprendre les mots de la Cour suprême dans *Snell c. Farrell* et reproduite par monsieur le juge Gonthier signifie, **51 pour 100** des probabilités. »³¹³

[410] De plus :

« Quand la preuve devient-elle prépondérante? Il n'existe pas de réponse absolue. Cela dépend de la nature et de l'objet de chaque cause, de la qualité, de la pertinence et de la quantité de la preuve, qu'elle soit écrite, testimoniale ou matérielle, ainsi que de l'appréciation du Tribunal. »³¹⁴ [soulignements ajoutés]

[411] Enfin :

« 403. [...] la preuve par prépondérance ou par la balance des probabilités doit être davantage rigoureuse et exigeante lorsque les conséquences pour la partie impliquée peuvent être de la nature d'un préjudice grave et irréparable. »³¹⁵

[412] Dans la demande, la Coalition traite indistinctement de l'exploitation dite « *fautive et abusive* » par Bel-Air et Aviation Mauricie de même que des troubles de voisinage :

« 105. Par ailleurs, même si toutes les mesures d'atténuation du bruit et la réglementation en vigueur étaient respectées, l'exploitation fautive et abusive de leur commerce respectif par Bel Air Aviation et Aviation Mauricie, sans égard aux droits de la personne désignée et des membres du groupe, entraînerait tout de même leur responsabilité extracontractuelle pour les dommages qu'elles ont causés et qu'elles continuent de causer à la personne désignée et aux membres du groupe;

106. Effectivement, leurs activités créent des risques importants d'accidents, en plus d'avoir des impacts significatifs sur la santé des riverains;

107. De plus, de par leurs fautes et négligence, Bel-Air Aviation et Aviation Mauricie portent atteinte à la qualité de l'environnement des membres du groupe;

³¹³ Jean-Claude ROYER, *La preuve civile*, 3^e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2003, p. 111-112. *Hydro-Québec c. Desaulniers*, J.E. 2005-1398 (C.S.), par. 400-401; *Snell c. Farrell*, [1990] 2 R.C.S. 311, par. 34; Monique DUPUIS, Stéphane REYNOLDS, « Les qualités et les moyens de preuve », dans Collection de droit 2017-2018, École du Barreau du Québec, vol. 2, Preuve et procédure, Montréal, Éditions Yvon Blais, 2017, p. 202.

³¹⁴ M. DUPUIS, S. REYNOLDS, précité, note 313, p. 202.

³¹⁵ *Hydro-Québec c. Desaulniers*, [2005] J.Q. 9104 (C.S.), par. 403.

108. Également, Bel-Air Aviation et Aviation Mauricie ne respectent aucunement la réglementation municipale en matière de bruit;

109. Les défenderesses contreviennent également à la Charte des droits et libertés de la personne;

110. Qui plus est, Bel-Air Aviation et Aviation Mauricie ont toujours fautivement ou négligemment refusé de mettre en place des mesures d'atténuation de bruit suffisantes pour rendre tolérables les inconvénients qu'elles causent à la personne désignée et aux membres du groupe et ce, même si elles admettent que leurs activités leur causent des inconvénients importants; »

[413] Pendant les 23 jours d'instruction³¹⁶, la Coalition s'est appliquée à présenter une preuve qui porte principalement, sinon exclusivement, sur les agissements de Bel-Air :

- démonstration des contraventions aux mesures d'atténuation et aux restrictions (pièces P-69 à P-73);
- compilation du nombre de vols touristiques de Bel-Air (pièces P-79 à P-90);
- engagements d'Alfred St-Onge (pièce P-46, P-49, P-52);
- carnets de vols (pièces P-50, P-61, P-62, P-63, P-64);
- carnets de vols et interrogatoires écrits des exploitants qui ont effectué des vols touristiques à partir des quais de Bel-Air (pièces P-54, P-55, P-56, P-60, P-64);
- carnets de vols des pilotes de Bel-Air : St-Onge, Enjalric, Carpentier (pièces P-65, P-66).

[414] À cela s'ajoute l'interrogatoire au préalable d'Alfred St-Onge du 25 janvier 2018³¹⁷.

[415] La preuve documentaire produite concernant Aviation Mauricie se veut générale et se limite à ce qui suit :

- extrait du registre des entreprises³¹⁸;
- extrait du site web décrivant l'entreprise³¹⁹;
- jugements sur le litige commercial avec Bel-Air³²⁰;
- mémoire déposé lors de la consultation publique (antérieur à l'action collective)³²¹;

³¹⁶ À ces 23 jours, s'ajoutent trois jours de représentations.

³¹⁷ Pièce P-47.

³¹⁸ Pièce P-13.

³¹⁹ Pièce P-14.

³²⁰ Pièce P-15.

³²¹ Pièce P-30.

- registre des aéronefs³²².

[416] S'ajoute à ces pièces une preuve sur la procédure d'opération d'Aviation Mauricie qui est antérieure à la période couverte par l'action collective³²³ et aux restrictions imposées par Transports Canada en 2009.

[417] La Coalition n'a assigné aucun représentant d'Aviation Mauricie. Aucun carnet de vols ni aucune compilation des vols touristiques effectués par cette société pour la période pertinente³²⁴ ne sont produits. Aucune preuve prépondérante n'est administrée sur le nombre d'hydravions en opération à chaque saison, leurs caractéristiques, le nombre de passagers qu'ils peuvent contenir, les autres types de vols effectués, etc.

[418] De plus :

« La méthode utilisée par Vinacoustik pour rapporter les résultats de 2011 ne permet pas de distinguer les avions; il n'est donc pas possible de savoir si les niveaux sonores rapportés provenaient des avions de Bel-Air Aviation ou bien d'autres avions opérant sur le lac, que ce soit pour Aviation Mauricie ou par des pilotes privés. »³²⁵

[419] Enfin, la réponse suivante de Madeleine Bourke-Rainville en contre-interrogatoire³²⁶ est révélatrice :

« Q. Avec les vidéos, il y avait les registres de vos notes personnelles sur les infractions : la pièce P-72. [...]

J'en suis sur le titre du document madame Rainville. Information concernant le non-respect des restrictions par Bel-Air Aviation provenant de notes personnelles de Madeleine Bourke-Rainville. Avez-vous pris des notes personnelles sur Aviation Mauricie?

R. [...] J'ai expliqué, quand on a parlé de ce document-là, que j'avais plusieurs feuilles volantes et que j'ai retiré, vu qu'on s'en venait à procès avec Bel-Air, j'ai retiré des notes que j'avais encore, ce qui concernait Bel-Air ou ce que je croyais sincèrement concerner Bel-Air. Je vous ai dit que juste en 2010, comme j'avais pas de notes indicatives que..., mais les autres, comme j'avais des notes très précises, ... je vous ai dit que j'étais, que pour moi c'était Bel-Air.

Q. C'était votre initiative personnelle de vous limiter à Bel-Air?

R. Parce que dans ma tête, nous nous en venions à procès avec Bel-Air alors je voyais pas la nécessité [...]. » [soulignements ajoutés]

³²² Pièce P-44.

³²³ Procédure d'opération d'Aviation Mauricie pour l'été 2003, pièce P-20; surveillance des activités par Transports Canada à l'été 2003, pièce P-21.

³²⁴ Contrairement à la preuve administrée contre Bel-Air, pièce P-90.

³²⁵ Rapport de l'expert Savard d'août 2016, pièce DB-9, p. 30.

³²⁶ Le contre-interrogatoire portait sur le document de madame Bourke-Rainville quant au non-respect des restrictions par Bel-Air, pièce P-72, p. 4. La citation est reproduite à partir de la réécoute.

[420] En l'espèce, l'exercice qui a été fait pour Bel-Air aurait pu être fait pour Aviation Mauricie. Il ne l'a pas été. Le fardeau de preuve en matière civile exige davantage que des allégations générales, surtout en présence de deux défenderesses qui sont des sociétés distinctes, non liées, qui opèrent à des lieux différents (sauf pour 2008 mais Bel-Air n'offrait pas alors de vols touristiques) et séparément.

[421] Les activités de Bel-Air et d'Aviation Mauricie constituent des sources de bruit distinctes et distinguables.

[422] La faute extracontractuelle et le trouble de voisinage allégués exigent une preuve pour chaque défenderesse si l'on veut qualifier le comportement de chacune et identifier la part de responsabilité qui leur incombe, le cas échéant.

[423] Le Tribunal ne peut conclure que la Coalition a rempli le fardeau de preuve qui lui incombe à l'endroit d'Aviation Mauricie selon les principes établis.

[424] En d'autres mots, le Tribunal ne possède pas suffisamment de preuve pour lui permettre de statuer sur la faute et les troubles de voisinage allégués contre Aviation Mauricie et le lien de causalité avec les dommages réclamés.

[425] Il en est de même quant aux troubles de voisinage, et ce, eu égard notamment au seuil de tolérance que la Coalition et la personne désignée ont établi.

14. CONCLUSION

[426] Considérant l'absence de faute, de comportement abusif et d'inconvénients anormaux résultant de troubles de voisinage concernant Bel-Air et l'absence d'une preuve prépondérante contre Aviation Mauricie, l'action collective doit être rejetée.

[427] L'exercice s'arrête ici. La question constitutionnelle n'a pas à être analysée, suivant les critères applicables en matière de retenue judiciaire.

15. L'ABUS

[428] Dans sa défense³²⁷, Bel-Air recherche la conclusion suivante :

« RÉSERVER les droits de Bel-Air Laurentien Aviation inc. de réclamer des dommages à la Coalition et ses administrateurs pour atteinte volontaire et manifeste à ses intérêts financiers et à sa réputation. »

[429] En représentations³²⁸, Bel-Air plaide l'abus de droit³²⁹ et l'abus de procédure³³⁰.

³²⁷ Remodifiée le 23 mars 2018.

³²⁸ Plan d'argumentation de Bel-Air, p. 114-117.

³²⁹ Articles 6 et 7 C.c.Q.

³³⁰ Article 51 C.p.c.

[430] Bel-Air invoque l'acharnement de la Coalition, et des « actes de nuisances délibérés » (lettre à Air Transat³³¹, tracts, communiqués³³², etc.).

[431] Le Tribunal ne peut conclure à l'abus de procédure, c'est-à-dire à l'abus de droit d'ester en justice au sens des arrêts *Viel*³³³ et *Acadia Subaru*³³⁴.

[432] La principale raison réside dans le fait que l'action collective fut autorisée par la Cour supérieure le 28 août 2012 :

« [220] Ces diverses considérations amènent le tribunal à conclure que la requérante a démontré qu'elle rencontre les quatre critères prévus à l'article 1003 C.p.c., aussi bien contre les intimées BALA et AM que contre la Ville. »³³⁵

[433] Quant à l'abus de droit, les reproches adressés à la Coalition ne relèvent pas de la « manière » de « faire valoir ses droits »³³⁶ mais plutôt de gestes posés dans le cadre d'un débat public et hautement médiatisé où toutes les forces, y compris du côté de Bel-Air, ont été mobilisées.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[434] **REJETTE** l'action collective modifiée du 25 avril 2018 de la demanderesse;

[435] **Avec frais de justice, y compris les frais d'expertise.**



SUZANNE OUELLET, j.c.s.

Dates de l'instruction : 26, 27, 28, 29 mars
3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27 avril
15, 16 mai
26, 27, 28 juin 2018

³³¹ Lettre des avocats de la Coalition du 29 avril 2014, pièce DB-1.

³³² Pièces DB-12, DB-36.

³³³ *Viel c. Entreprises immobilières du Terroir Ltée*, [2002] R.J.Q. 1263 (C.A.).

³³⁴ *Acadia Subaru c. Michaud*, 2001 QCCA 1037.

³³⁵ Jugement d'autorisation, pièce P-1.

³³⁶ Réplique de la Coalition à l'argumentation de Bel-Air, p. 8.

Me Marie-Anaïs Sauvé

Me Catherine Sylvestre

Sylvestre Painchaud et associés

Avocats de la demanderesse et de la personne désignée

740, Atwater

Montréal (Québec) H4C 2G9

Me Myriam Brix

Me Karine Joizil

Lavery, de Billy, s.e.n.c.r.l.

Avocats de la défenderesse Bel-Air Laurentien Aviation inc.

1, Place Ville-Marie, bureau 4000

Montréal (Québec) H3B 4M4

Me Valérie Lamarche

Me Patricia Blair

Ministère de la Justice (DGAJLAJ)

Avocats de la Procureure générale du Québec

300, boul. Jean Lesage

Bureau 1.03

Québec (Québec) G1K 8K6

Me Michelle Kellam

Me Lindy Rouillard-Labbé

Ministère de la Justice Canada

Avocats de la Procureure générale du Canada

Casier 186